
Сентябрь 1961
За рулём
№ 9

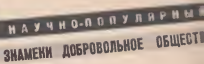
За рулём

9

Сентябрь 1961. Год издания 19-й

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ

ВСЕСОЮЗНОЕ ОРДЕНА КРАСНОГО







Многотысячный коллектив досаафовцев Кировского завода в Ленинграде встречает XXII съезд КПСС новыми успехами в подготовке квалифицированных водителей (стр. 1—2).

На снимке: выпускные экзамены в заводском самодеятельном АМК.



Большой и дружный коллектив водителей трудится на разработке богатейшего нефтяного месторождения, расположенного под дном Каспийского моря. Многие шоферы «Нефтяных камней» с честью носят высокое звание ударников коммунистического труда (см. стр. 8—9).

На снимке: автомобильные магистрали «города на сваях».

В ряде городов страны состоялись финальные соревнования Спартакиады по техническим видам спорта (см. стр. 10—17).

На снимке: председатель Автомобильного комитета ФАМС СССР, судья всесоюзной категории Л. Л. Афанасьев открывает финальные соревнования Спартакиады по автомобильному ралли в Ужгороде.



За нашу Советскую Родину!

СПОРТИВНЫЙ ЖУРНАЛ.

СОДЕЙСТВИЯ АРМИИ, АВИАЦИИ И ФЛОТУ

Навстречу XXII съезду КПСС

Каждый советский человек своим трудом приближает торжество коммунизма. Успехи коммунистического строительства несут изобилие и радостную жизнь всем, еще выше поднимают могущество, честь и славу Советской Родины.

(Из проекта Программы Коммунистической партии Советского Союза).



И ЕГО ДОСААФОВЦЫ

История четырежды орденоносного имени С. М. Кирова (бывшего Путиловского) завода неразрывно связана с героической революционной борьбой русского рабочего класса, с развитием промышленности нашей страны.

В жестоких боях за дело партии Ленина складывались и множились замечательные революционные традиции предприятия. Путиловцы, ведомые ленинской партией, прошли сквозь огонь трех русских революций. В годы пятилеток на заводе впервые в стране было налажено массовое производство тракторов. Первого мая 1924 года в праздничной демонстрации трудящихся шло пять собранных здесь машин. Самоотверженный труд кировцев старшего поколения помог сделать явью ленинскую мечту о механизации сельского хозяйства: с конвейера завода сошло свыше ста тысяч тракторов.

С именем Ленина и созданной им Коммунистической партии связаны дела и планы завода сегодня. Молодое поколение кировцев, множа традиции отцов и старших братьев, вместе со всем советским народом претворяет в жизнь исторические решения XXI съезда КПСС.

Наше предприятие по праву называют заводом-лабораторией технической мысли. Кировцы принимали участие в оснащении народного хозяйства страны самыми различными машинами и механизмами.

Коммунистическая партия и Советское правительство уделяют повседневное внимание флагману отечественной индустрии. За последние годы на заводе не раз бывал Н. С. Хрущев. Выступая на многолюдных митингах, Никита Сергеевич подчеркивал важную роль завода в развитии ведущих отраслей народного хозяйства страны, призывал коллектив к новым трудовым успехам.

Кировцы, до конца верные своим славным революционным и трудовым традициям, стали на вахту в честь предстоящего XXII съезда Коммунистической партии.

В эту летопись славных дел вписала свои страницы и многотысячная организация ДОСААФ завода. Досаафовцы предприятия поставили перед собой задачу идти в авангарде организаций патриотического Общества страны, быть достойными продолжателями немеркнущих дел путиловцев.

Большое место в жизни ДОСААФ отведено подготовке технических кадров, развитию прикладных видов спорта. Достаточно сказать, что на курсах, в кружках и секциях завода работники предприятия обучаются пятнадцати специальностям. Среди них — будущие водители, трактористы, дизелисты, мотоциклисты и т. д.

Массовый поход за овладение техническими специальностями принял на заводе такой размах, что было решено создать самодеятельный клуб, Совет которого сейчас и возглавляет этот важнейший участок деятельности ДОСААФ.

21 марта 1959 года у нас начал работать самодеятельный спортивный автомотоклуб. Возник он не на пустом месте. Организация к этому времени уже накопила некоторый опыт подготовки шоферов, мотоциклистов, имела учебно-материальную базу. Безусловно, отдельные кружки приносили пользу, но они уже не могли удовлетворить запросы членов Общества, обеспечить безусловное выполнение решений IV съезда ДОСААФ.

По примеру других самодеятельных клубов мы избрали в Совет наиболее активных досаафовцев — электромонте-

Будущие трактористы на практических занятиях





Перед экзаменом. Курсанты повторяют пройденный материал.

ров братьев Романовых, слесаря В. Ракина и других. Члены Совета и активисты термист В. Кондратьев, электрослесарь И. Самсонюк оборудовали помещение, выделенное для клуба, изготовили верстаки, позаботились об инструментах. Своими силами были выполнены и многие наглядные пособия.

Городской комитет ДОСААФ передал клубу старые мотоциклы. Часть из них мы использовали в качестве учебных пособий, а другие — восстановили.

На первых порах мы, разумеется, не могли удовлетворить всех желающих заниматься мотоспортом. Поэтому каждому, кто приходил в секцию, мы ставили условие: восстанови мотоцикл, приведи его в порядок — и будешь ездить. Правда, не всякому это пришлось по вкусу. Зато оставшиеся — их было двадцать человек — действительно любили спорт.

Постепенно секция росла. И вскоре мы уже смогли организовать спортивные команды, провести первые внутризаводские кроссы и соревнования по фигурному вождению. Затем наши спортсмены стали принимать участие в районных и городских встречах, в агитпробегах на мотоциклах.

Еще и сейчас досаафовцы вспоминают мотопробег по прибалтийским республикам, проходивший под лозунгом: «Балтийское море должно быть морем мира». Во время пробега мы проводили беседы, рассказывали о внешней политике Коммунистической партии и Советского правительства, о неутомимой деятельности борца за мир Никиты Сергеевича Хрущева.

Пробеги, соревнования повысили интерес к мототехнике. В Совет клуба, в комитет добровольного Общества стали поступать сотни заявлений с просьбой помочь научиться водить мотоцикл. Первая группа мотоциклистов — в ней занималось 35 человек — начала работу. Заметим, что кандидатуру каждого курсанта мы предварительно обсуждали на заседаниях цеховых организаций ДОСААФ и на учебу посылали лучших из лучших. Такую систему мы практикуем и сейчас.

Преподают на курсах наши общественники—слесарь Голобов, электромонтер Дегтярев, механики Иванов и Романов.

Полученные от курсов средства мы используем на расширение учебно-материальной базы: купили новые мотоциклы, запасные части, наглядные пособия. Это позволило выпускать ежегодно четыре группы мотоциклистов и водителей мотороллеров.

Совет клуба, мотосекция уделяют много внимания вопросам воспитания спортсменов. Мы проводим беседы, лекции, экскурсии по историческим местам, связанным с революционными событиями и Великой Отечественной войной. Частый гость мотосекции — старейший производственник завода, Герой Социалистического Труда В. Карасев. В суровые дни войны он в составе Кировской дивизии народного ополчения принимал участие в боях на подступах к Ленинграду, был связным-мотоциклистом. Карасев рассказывает досаафовцам о боевых подвигах советских мотоциклистов, делится с ними опытом вождения машины в трудных дорожных условиях.

Работают при клубе и курсы по подготовке шоферов III класса и автолюбителей. Хорошо оснащенные учебные классы, достаточное количество грузовых и легковых автомобилей, оборудованных двойным управлением, добросовестное отношение к делу инструкторов и преподавателей-общественников — все это обеспечивает высококачественную подготовку водителей.

Клуб взял на себя обязательство подготовить в текущем году сто пятьдесят шоферов. Это обязательство мы выполним к открытию XXII съезда КПСС.

После выхода в свет единых Правил движения транспорта мы организовали постоянно действующий консультационный пункт и чтение лекций. Новые правила при нашей организации ДОСААФ изучили более пятисот человек.

Работают у нас на заводе и курсы по подготовке трактористов. Их возглавляет бывший слесарь-путиловец, участник сборки первого трактора, инженер Я. Яхнин. Курсанты занимаются в специально отведенном помещении, в котором находятся плакаты, разрезные агрегаты, макеты. Для практических работ администрация завода выделила трактор. Многие выпускники курсов уже работают на предприятиях Ленинграда, трудятся в колхозах и совхозах Ленинградской области.

Знаменательным для курсов был прошлый год, когда 25 досаафовцев досрочно сдали экзамен и приняли участие в освоении целины. Кировцам не пришлось краснеть за своих товарищей; они самоотверженно трудились на бескрайних целинных полях. Многие из них были награждены почетными грамотами.

Когда на заводе стало известно о созыве XXII съезда КПСС, занятия в очередной группе трактористов были в разгаре. Курсанты решили посвятить очередной выпуск съезду партии, добиться, чтобы ни один слушатель не получил на экзаменах посредственной оценки. Сейчас можно с удовлетворением сказать, что все 59 человек ответили экзаменационной комиссии на «хорошо» и «отлично».

Первичная организация завода встречает съезд нашей родной Коммунистической партии новыми успехами в развертывании оборонно-массовой работы.

В. ИВАНОВ,
начальник бюро инструментального хозяйства, председатель Совета самодеятельного АМК.

Ленинград.

Участники мотопробега «Балтийское море должно быть морем мира» в городе Таллине на митинге.



С чего мы начали

Опыт лучших — всем



Председатель первичной организации ДОСААФ Н. И. Шкляренко спрашивает у инструктора-общественника Ю. Винихина, как прошла очередная тренировка.

На очередном заседании партийного бюро Бакинского машиностроительного завода имени Октябрьской революции обсуждалась работа первичной организации ДОСААФ. Докладчик — председатель комитета оборонного Общества Николай Иванович Шкляренко — начал свой рассказ так:

— В рядах заводской организации насчитывается сейчас более 90 процентов работников предприятия. Большинство из них занимается в различных кружках и на курсах по изучению автомобиля, трактора, мотоцикла, готовится стать механиками-дизелистами...

...Уже десять лет подряд избирается слесарь-монтажник котельного цеха Н. И. Шкляренко председателем первичной организации ДОСААФ завода. И это не случайно. Активная работа кружков, секций, курсов, открытых на нашем предприятии, во многом является результатом усилий этого спокойного пожилого человека, следствием его умения работать с людьми, увлекать их на добрые дела.

Принял Шкляренко от старого председателя немудреное хозяйство: стол со стулом и список членов ДОСААФ на несколько десятков человек.

Не к лицу, конечно, было нашему передовому предприятию плестись в хвосте досаафовских организаций города. Понимали это члены партийного бюро, не мог примириться с таким положением и новый руководитель ДОСААФ. На предприятии развернулась массовая организационная работа. Члены комитетов ДОСААФ и ВЛКСМ, коммунисты проводили в цехах беседы о целях и задачах оборонного Общества, о необходимости овладевать техническими специальностями и развивать прикладные виды спорта. Но одних бесед было, конечно, мало. Необходимо было заинтересовать людей конкретными делами.

Поначалу создали стрелковую секцию, купили несколько винтовок, с помощью активистов построили тир.

Через несколько месяцев была одержана первая победа: наши стрелки довольно успешно выступили на городских соревнованиях, завоевав призовое место. Молодежь вскоре стала поговаривать, что пора от винтовок переходить к освоению самодвижущейся техники. Некоторые при этом высказывались более определенно: если бы знал устройство трактора, уехал бы поднимать целину.

Здесь незачем рассказывать, сколько усилий пришлось приложить начинающему руководителю ДОСААФ, чтобы помочь людям осуществить эту мечту. Важен результат: в 1955 году на курсах начались занятия. Правда, обеспечить своими силами материально-техническую базу для подготовки трактористов мы не сумели. Но зато договорились с досаафовцами соседней тракторной базы об использовании их мастерских. В 1956 году состоялся первый выпуск — «целинный», как его у нас называют. Дело в том, что все наши питомцы — а их было тридцать — уехали на постоянное жительство в целинные совхозы.

С той поры ежегодно овладевают специальностью тракториста около ста человек.

Наладив подготовку трактористов, Шкляренко при поддержке партийной организации и администрации организовал курсы шоферов-профессионалов и любителей. На них занимались рабочие не только нашего завода, но и соседних предприятий. Работа курсов была взята под особый контроль парторганизации. Дело в том, что шоферам у нас приходится работать в особо сложных условиях, и малейшие недочеты в обучении могут привести в дальнейшем к тяжким последствиям. Члены партбюро регулярно присутствовали на занятиях, на выпускных экзаменах, помогали отстающим. Всего досаафовская организация завода выпустила около 60 водителей III класса и 115 шоферов-любителей со средним баллом 4.

Следует сказать и еще об одном нашем начинании. В нефтяной промышленности, которую обслуживает завод, эксплуатируется много дизельных двигателей. Опытных механиков не хватает. Вот почему, когда комитет ДОСААФ завода накопил опыт в учебных делах, партийная организация посоветовала создать курсы дизелистов. Администрация обеспечила их всем необходимым. Выпускные экзамены первой группы дизелистов, их уверенные ответы, умение обращаться с механизмами, говорили о том, что досаафовцы справились и с этой задачей.

Николай Иванович Шкляренко закончил свое выступление на заседании партбюро следующими словами: «Социалистические обязательства по подготовке технических кадров, — заявил он, — взятые нашей организацией к XXII съезду КПСС, выполнены. Все воспитанники курсов шоферов, трактористов, дизелистов, мотоциклистов успешно сдали экзамены».

К этому следует добавить только, что самому Шкляренко первому в Азербайджане была недавно вручена высшая награда оборонного Общества — Почетный знак ДОСААФ.

С. ШАБАНОВ,
секретарь партийной организации завода имени Октябрьской революции.

Баку.



Закончен трудовой день. Мотоциклисты завода договариваются об очередной поездке за город.

Навстречу XXII съезду КПСС

РОДИНА ПОЛУЧАЕТ ПЕРВУЮ ПАРТИЮ НОВЫХ МИНСКИХ ГРУЗОВИКОВ

С конвейера сходят двухосные грузовики МАЗ-200, самосвалы МАЗ-205, тягачи МАЗ-200 В, лесовозы МАЗ-501. Конструкции этих автомобилей, получивших всемирное признание, были разработаны несколько лет тому назад. В последнее время конструкторы автозавода создали новые автомобили, более полно отвечающие современным требованиям. Это — бортовой грузовик МАЗ-500 грузоподъемностью 7,5 тонны и семитонный самосвал МАЗ-503.

Инженеры Минского автозавода рассказывают об автоматизации и механизации трудоемких процессов производства автомобилей.

Недавно колонна опытных образцов возвратилась из испытательного пробега. Вот что нам рассказал руководитель испытаний Н. И. Корнилов: «Новые МАЗы развивают скорость примерно на 15% большую, чем старые модели. Обладают лучшими тягово-динамическими качествами, хорошей приемистостью. Они намного меньше расходуют топлива».

Первую промышленную партию новых автомобилей автозаводцы выпустят к 17 октября 1961 г. Это — подарок минских автомобилестроителей XXII съезду КПСС.

Сейчас, в предсъездовские дни, на заводе особенно чувствуется накал трудовой борьбы. Где бы мы ни побывали: в цехах и отделах, в лабораториях и службах, — всюду ощущается прилив творческой энергии, стремление прославить отечественную автопромышленность, еще больше повысить производительность труда. На заводе возникло замечательное движение — бороться за технический прогресс на каждом рабочем участке. Инициатором этого соревнования стал коммунист В. В. Приходченко. Его почин, одобренный ЦК КП Белоруссии, получил широкую поддержку не только на самом заводе, но и во всей республике.

Главная задача коллектива в настоящее время — организовать выпуск новых автомобилей, не останавливая конвейера. Предстоит заново освоить производство тысяч оригинальных деталей и узлов, изготовить сотни штампов и пресс-форм, коренным образом реконструировать цехи, построить новые корпуса, максимально автоматизировать и механизировать трудоемкие процессы. Эта работа уже началась. И нет сомнения в том, что она будет успешно выполнена. Залогом тому — стремление коллектива сделать свое предприятие заводом коммунистического труда.

Н. ВАСИЛЬЕВ.
Фото А. Золотарева.



НЕ ОСТАНАВЛИВАЯ КОНВЕЙЕР

Кто не видел мощных минских автомобилей с устремленным вперед могучим зубром на капоте — символом мощи этих машин? Наша встреча с белорусскими гигантами на их родине произошла несколько необычно. Направляясь на автозавод, мы издали увидели висящий «в небе» автомобиль. На расстоянии он казался игрушечным. Лишь когда мы подошли ближе, стало ясно, что идет погрузка очередной партии машин для отправки. Мощный кран, легко подняв семитонный МАЗ, устанавливал его на платформу. А рядом, ожидая своей очереди, стояли другие автомобили, чтобы через несколько минут тоже перенестись по воздушной «трассе» в вагон поезда.

— Куда сейчас отправляют автомобили? — спросили мы у руководителя погрузочных работ.

— Эти машины будут работать на строительстве Братской гидроэлектростанции.

Но не только на стройки нашей страны, но и далеко за рубеж идут автомобили, собранные в белорусской столице. Через моря и океаны, к берегам Объединенной Арабской республики, на строительство Ассуанской плотины, в Кубу и Индонезию, Гвинею и Судан — таков путь многих из них. Минские тяжеловозы известны в странах народной демократии. В 25 стран мира экспортируют свою продукцию белорусские автомобилестроители.

Минский автомобильный завод — детище послевоенной пятилетки. За время своего существования он превратился в крупное предприятие по выпуску тяжелых автомобилей.

Был уже вечер, когда мы пришли на главный конвейер. Безостановочно движется его 280-метровая лента. Скорость — полтора метра в минуту. Малейшее нарушение ритма движения фиксируется на пункте управления. Небольшая остановка конвейера — чрезвычайное событие на автозаводе.

Сменой руководил М. А. Сморгович. Мы попросили его рассказать о том, как механизирован труд рабочих-сборщиков.

— За исключением мелких операций наши автомобили собираются с помощью различных механических приспособлений. Такие агрегаты как двигатели, шины, задние мосты, кабины, платформы и т. д. устанавливаются на раму с помощью электрокранов, тельферов, кран-балок. Для закрепления их на раме применяются электро- и пневмоключи. Многие детали, узлы и агрегаты поступают в цех сборки на подвесных толкающих конвейерах. На заводе их более 10. Работают 12 эстакадных дорог, 4 пластинчатых транспортера, 89 кран-балок, 79 рольгангов и много других механизмов.

Автоматы вместо ручного труда

Выполняя исторические решения июньского (1959 г.) и июльского (1960 г.) Пленумов ЦК КПСС, коллектив Минского автомобильного завода за последние два года провел большую работу по механизации и автоматизации производства и внедрению передовых технологических процессов.

Например, в литейном цехе серого чугуна во вновь построенном обрубном корпусе созданы поточные линии очистки отливок. Такие линии позволяют выдавать готовые отливки через 3,5 часа после заливки форм вместо 9 часов, требовавшихся ранее. Это исключает ручные работы на всем протяжении технологического цикла, начиная от заливки форм жидким металлом и кончая обнаждачиванием отливок.

Внедрение поточных линий позволило комплексно механизировать трудоемкие работы, более рационально организовать производство и улучшить качество изделий.

Механизирован также один из самых трудоемких процессов — выбивка отливок из опок. Теперь она выполняется на полуавтоматической установке, которую обслуживает один оператор.

Перед коллективом литейщиков, технологов и конструкторов стоит задача — в ближайшее время добиться полной ликвидации тяжелого физического труда в литейных цехах завода. Это является делом чести всего нашего коллектива. Совместно с работниками филиала НИИТавтопрома мы создаем сейчас уникальную полуавтоматическую пескодувную машину для изготовления крупных стержней. Разрабатывается также проект механизации набора шихты — в ближайшее время будет изготовлена опытная установка.

Оснащен специальным оборудованием рессорный цех. В нем установлены три механизированные поточные линии для изготовления рессор с комплексной механизацией транспортных работ и окраской готовых рессор в электростатическом поле. Это позволило увеличить изготовление рессор в три раза и полностью обеспечить потребности завода.

За последние два года наши технологи внедрили ряд новых технологических процессов, позволивших коренным образом перестроить работу отдельных участков и с минимальными затратами увеличить производственные мощности. Так, например, модификация ковкого чугуна бором и висмутом позволила сократить цикл отжига до 35 часов. Благодаря этому мощность цеха ковкого чугуна была значительно увеличена без дополнительных капитальных вложений. Коллектив цеха взял обязательство уже в текущем году достичь уровня объема выпуска литья, запланированного на 1965 г.

Внедренная в термическом цехе высокотемпературная газовая цементация позволила на действующем оборудовании увеличить объем цементации деталей в 1,6 раза.

Созданная на заводе после июньского пленума ЦК КПСС лаборатория электронагрева, проводит большую работу по внедрению закалки деталей токами высокой частоты. Мощность установок ТВЧ, действующих на заводе, увеличена за этот период в три раза. Закалка деталей токами высокой частоты позволяет заменять дорогостоящие легированные марки стали дешевой углеродистой сталью, экономить государству большие средства без ущерба для качества и эксплуатационных свойств деталей.

Проводимая в настоящее время подготовка к реконструкции завода нацелена прежде всего на коренную техническую перестройку горячих цехов. Уже разработаны проекты реконструкции литейных, кузнечного, термического и модельного цехов. Мощность кузнечного цеха, например, намечено увеличить вдвое. Здесь устанавливаются механические ковочные прессы, уникальное оборудование для производства тяжелых штамповок. Оно будет размещено более удобно по ходу технологического процесса: нагревательная печь, штамповочный пресс, обрезной пресс. Монтируемое в настоящее время отделение механических ковочных прессов является первым участком, соответствующим проекту реконструкции завода.



На разливочном конвейере литейного цеха.

В новом цехе стального литья предусмотрено создание двух автоматических линий формовки крупных и средних отливок по принципу плавающих модельных плит.

Значительной реконструкции подвергнется цех ковкого чугуна. Здесь будут пристроены пролеты для размещения ленточного конвейера, поточных линий отжига, очистки мелкого литья, участка окраски отливок и склада готовой продукции.

В термическом производстве намечается установить на новых площадях современное высокопроизводительное оборудование: двухрядные и однорядные безмуфельные цементационно-закалочные агрегаты с радиационным нагревом, толкательные агрегаты и др.

В результате проведения всех этих работ будет значительно облегчен труд рабочих, улучшатся условия труда, трудоемкость и себестоимость продукции будут значительно снижены.

Инж. Ф. ЖЕЛТОГИРКО.

Механические помощники

С каждым годом меняется характер труда на нашем заводе. Если раньше ручные операции были преобладающими в производстве автомобилей, то теперь трудоемкие процессы выполняют механизмы. Различные приспособления, станки-автоматы, поточные линии, транспортеры и конвейеры — вот типичный «производственный пейзаж» в цехах нашего завода.

Так, например, в автоприцепном цехе внедрено около 60 шаблонов, применяемых при сборке рам прицепов. Время на выполнение этих операций уменьшилось в 10—15 раз. Для сборки тяжелых прицепов используются стенды с пневматическими зажимами вместо ручных.

В цехе шасси смонтированы скребковые транспортеры для уборки стружки, подающие ее непосредственно в тару, которая углублена в пол. А над ними по главному проходу цеха проложен монорельс. С его помощью стружка направляется прямо в автомобили-самосвалы. Ранее эта тяжелая операция выполнялась вручную, теперь всем процессом руководит один человек.

В цехе нормалей установлен автомат для снятия фасок в гайках. Здесь полностью автоматизированы подача, закрепление деталей и снятие фасок. Производительность труда повысилась в 3 раза, высвободилось два станка, полностью ликвидирован ручной труд.

Применение вертикального ковшевого транспортера позволило соединить несколько машин и накатный автомат в поточную линию. Это значительно увеличивает производительность, высвобождает рабочую силу и повышает культуру производства.

Транспортировка деталей от станка к станку с последующей засыпкой их в бункеры станков и автоматов производилась раньше вручную. Внедрение вертикального вибротранспортера позволило соединить ряд станков в линию.

Максимально автоматизировать и механизировать трудоемкие процессы, облегчить труд рабочих — вот цель, к которой направлены усилия многотысячного коллектива МАЗа. И можно с уверенностью сказать, что в ближайшие годы Минский автомобильный завод будет одним из высокоавтоматизированных предприятий нашей страны.

Инж. А. ВИНОКУРОВ.

Цех сборки автомобилей. Главный конвейер.



Автомотоклубы и спорт

За последнее время автомотоспорт на Украине развивается медленно и по темпам роста значительно отстает от других видов спорта. Всякий раз, когда речь заходит о причинах такого совершенно ненормального положения, ссылаются на отсутствие материальной базы. Согласиться с этим можно лишь отчасти. Ведь такая база существует, причем не теоретически, а в виде многих автомотоклубов, имеющихся в крупных городах республики. Но беда заключается в том, что они не ведут должной клубной работы — мало вовлекают в клуб владельцев автомобилей и мотоциклов, редко и плохо проводят спортивные соревнования, не заботятся о создании общественного актива, словом, не выполняют тех задач, которые возложены на них Положением об автомотоклубе ДОСААФ.

Большинство АМК на Украине превратилось в обычные автошколы и курсы по подготовке шоферов и мотоциклистов. И в этом повинны, прямо скажем, многие областные комитеты ДОСААФ (в том числе Винницкий, Черкасский, Черниговский, Запорожский), которые мало внимания уделяют спортивной работе, отдавая предпочтение платной подготовке шоферов и мотоциклистов.

На страницах печати не раз уже поднимался вопрос о том, что наряду с подготовкой шоферских кадров автомотоклубы должны широко развернуть спортивную работу, т. е. стать центрами по развитию автомотоспорта в областях, городах и районах. Однако заметных изменений к лучшему пока не произошло.

Что же нужно сделать, чтобы исправить положение? Прежде всего продумать вопрос о членстве клуба. Клуб не формально, а на деле должен объединять широкие круги автомобилистов и мотоциклистов. Членами клубов должны быть владельцы автомобилей и мотоциклов, шоферы-профессионалы, руководители автохозяйств, преподаватели автошкол и курсов. Для членов клубов надо предусмотреть право носить специальный нагрудный значок, они должны пользоваться помощью автомотоклубов во время путешествий по стране. Им надо предоставлять техническую помощь для выступления в соревнованиях на собственных машинах и другие льготы.

Помимо прав надо выработать и определение обязанности членов клуба — установить, кто может быть членом клуба, пересмотреть размер членских взносов, с тем, чтобы они в известной мере обеспечивали существование клуба, и т. д. Из числа членов клуба необходимо создать различные секции, где воспитывался бы и закалялся актив, способный проводить широкие мероприятия (в том числе и платные) для развития автомотоспорта. Между прочим нынешние спортивные секции во многих АМК неработоспособны еще и потому, что в них избраны лица, никакого отношения к спорту не имеющие.

Чем многочисленнее секции клуба, чем активнее секции, тем большее значение приобретут членские взносы и проведение автомотосоревнований по принципу самоокупаемости.

Такие клубы смогут принести большую пользу и в деле укрепления дисциплины на автотранспорте, ибо постоянное общение членов клуба с активом секции безопасности движения, организация технического обслуживания автомобилей и мотоциклов, принадлежащих членам клуба, и другие мероприятия будут воспитывать водителей, помогут сократить число дорожных происшествий.

И последнее: для оживления клубной работы надо штатные должности в АМК укомплектовывать людьми, знающими и любящими автомотоспорт. В этом один из залогов успешной работы.

И. МИКИТЮК,
председатель ФАМС УССР.

●

Больше стартов!

С выходом советского мотоциклетного спорта на международную арену особенную важность приобретает задача повышения мастерства наших гонщиков. Каким здесь идти путем? Ответ на этот вопрос был дан правильно: ввести специализацию гонщиков по отдельным видам мотоспорта — кроссу, шоссе и т. д. Но осуществима ли сегодня специализация для основной массы наших спортсменов-мотоциклистов? На мой взгляд, нет.

Практика одноэтапного проведения первенств СССР, союзных республик, областей и городов сокращает до предела количество состязаний. Так, в Москве проводится одно первенство по кроссу зимой, одно летом и ряд районных соревнований, не отвечающих высоким классификационным требованиям. Следовательно, для московских спортсменов из всех разновидностей мотоспорта существует один кросс и то представленный в двух официальных первенствах. Московский спортсмен за календарный год может участвовать максимум в 6—8 соревнованиях, а для совершенствования мастерства требуется 25—30 стартов в год (гонщики международного класса стартуют 30—50 раз в год). Таково положение не только в Москве, но и во всех других городах. В Прибалтийских республиках и Ленинграде в сезон добавляются 2—3 шоссейно-кольцевые гонки.

При таком положении осуществить специализацию в широком смысле слова (т. е. для всех мотоспортсменов, а не только небольшой группы ведущих гонщиков, входящих в состав сборных команд страны) невозможно. Нам кажется, специализация узаконит себя только тогда, когда первенства страны, союзных республик и городов будут проводиться в несколько туров. Этот вопрос назрел и требует решения в ближайшем будущем. При введении многоэтапного розыгрыша первенств не следует собирать в одно место на кросс участников во всех классах мотоциклов. В одном месте можно проводить соревнования не более чем в 2—3 классах. Это сокращает программу и количество дней на гонки (суббота, воскресенье), кроме того, отпадает надобность в тренировочных сборах. Тренировки предоставляются накануне и в день старта.

При предлагаемой системе соревнований несколько увеличатся денежные затраты на переезды спортсменов, но это увеличение кажущееся. Сейчас на первенства съезжается большая масса спортсменов, в будущем же следует предоставлять место в крупных состязаниях только сильнейшим.

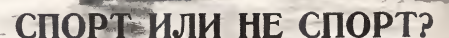
Могут задать вопрос: где будут расти молодые гонщики? На многоэтапных, открытых для всех иногородних спортсменов первенствах союзных республик, зон, городов. Вывод из всего сказанного следует один — специализация придет с резким увеличением количества стартов для мотоспортсменов. Таким образом будет решен один из основных вопросов повышения мастерства советских спортсменов-мотоциклистов.

Особо следует сказать о специализации в многодневных соревнованиях. Некоторые тренеры полагают, что можно специально подготовить многодневного гонщ[illegible]. Именно так одно время проводилась подготовка сборной команды СССР. Требования современной многодневки настолько велики и многообразны, что с задачей успешного выступления могут справиться только отличные кроссовики. Включение в последние годы в сборную по многодневным гонкам лучших кроссменов вывело команду СССР в число сильнейших. Кстати, лучшая в мире национальная команда Чехословакии укомплектована отличными кроссовиками, такими, как В. Роучка, С. Климт, Ц. Полянка и др.

Мастер спорта
Г. ФОМИН,
тренер мотокоманды ЦСКА.

Продолжение

дискуссии



СПОРТ ИЛИ НЕ СПОРТ?

РАСШИРИТЬ ВОЗМОЖНОСТИ

Я согласен с некоторыми выводами, содержащимися в статье т. Кузнецова «Спорт или не спорт?». Действительно, какой же это спорт, если через 100 км пробега автомобиль выходит из строя и требует ремонта? Но напрасно автор умалчивает, что основная причина поломок заключается в том, что трассы соревнований, как правило, выбираются неправильно. Если же при подготовке к кроссу подыскать более доступные участки, то и поломок автомобилей будет меньше и пользы для спортсменов больше.

Кроме того, я считаю, что кроссы должны способствовать повышению не только мастерства вождения, но и технических знаний водителей. Хорошая практика проведения кроссов установилась за последние годы в частях дальневосточного военного округа. У нас организуются кроссы с предварительным устранением намеренно созданных неисправностей. Автомобили, участвующие в соревновании, имеют одни и те же неисправности. Задача водителя заключается в том, чтобы как можно быстрее устранить их, и лишь тогда выходить на трассу. Такая практика способствует повышению не только спортивного мастерства, но и квалификации.

Навыки по устранению неисправностей, приобретенные в автомобильных соревнованиях, принесут пользу любому водителю, как в спорте, так и на работе.

Ст. лейтенант В. ДУДКО,
тренер по автомотоспорту.

Хабаровск.

СОРЕВНОВАНИЯ, НО НЕ КРОССЫ!

Прочитав статью Б. Кузнецова «Спорт или не спорт?», хочу сказать, что во многом согласен с автором. К спорту на грузовых машинах нужно подходить иначе, чем, скажем, к автомобильным и мотоциклетным гонкам, и нет, конечно, никакого смысла устраивать гонки на грузовиках, если для этого есть специальные автомобили. На грузовых же машинах, по-моему, целесообразнее устраивать другие состязания, как например фигурное вождение, соревнование на умение быстро и правильно смонтировать шину на обод колеса и т. д.

Нужно разработать положение, которое бы регламентировало проведение таких соревнований.

В. КРИЦКИЙ,
шофер.

Лудза, Латвийской ССР.

ТРЕНИРОВКА НЕОБХОДИМА

Спортивный сезон 1961 г. в Риге начался кроссом грузовых автомобилей. Несмотря на плохую погоду, около десяти тысяч зрителей пришли «болеть» на трассу соревнований. Этот факт свидетельствует о том, что автомобильные кроссы пользуются у рижан большой популярностью. Кроссы у нас любят не только зрители. Многие спортсмены увлекаются этим видом соревнований.

Правда, подготовка кроссмена оставляет желать лучшего. Физически слабо подготовленный спортсмен, пройдя половину дистанции, выбивается из сил и уже не может умело вести свой автомобиль. А ведь от этого зависит не только результат соревнований, но и техническая сохранность автомобиля. Таким образом, выступая за проведение автомобильных кроссов, первым и важным условием этих соревнований я считаю физическую подготовку спортсмена. Если кроссмен не тренирован, то его не следует допускать к состязаниям.

При проведении автомобильных кроссов, нужно также правильно подходить к подбору трассы и определять условия соревнований, исходя из возможностей автомобиля. Ведь кросс играет большую роль в выявлении слабых и сильных сторон в конструкции автомобиля. Не случайно, что на всех крупных мотоциклетных соревнованиях присутствуют инженеры, конструкторы, техники мотоциклетных заводов, изучающие поведение машин, а затем вносящие в них конструктивные изменения. Так почему же работники автомобильных заводов — такие редкие гости на соревнованиях?

Быстрое выявление и устранение слабых мест в автомобиле [illegible] бы ремонтные работы, расход запасных частей и агрегатов. А если такая работа будет проводиться в больших масштабах, то это даст колоссальный материальный доход, который вполне компенсирует все затраты и издержки, связанные с проведением автомобильных кроссов. Поэтому нельзя смотреть на кросс, как на соревнование, приносящее только материальный ущерб. Наоборот, автомобильный кросс — один из основных видов технического спорта, который позволяет не только растить физически выносливую, технически грамотную молодежь, но и совершенствовать технику. В нашей стране автомобильный спорт еще не достиг достаточно высокого уровня. Поэтому необходимо шире развертывать все виды автомобильных соревнований, используя для этого также и большие возможности, заложенные в кроссе.

И. ЛЕОНОВ,
мастер спорта.

Рига

* «За рулем» № 1, а также № 4, 5 и 7 за 1961 г.

БОЛЬШЕ ПОЛЬЗЫ, ЧЕМ ВРЕДА

Я лично никогда не участвовал в кроссах, но тем не менее не могу согласиться с товарищами, которые выступают против этого вида соревнований.

Мне кажется, что нет ничего страшного в том, что во время этих соревнований иногда происходят поломки автомобилей. Ведь это компенсируется тем мастерством, которое приобретают водители. Ведь если шофер, участвовавший в кроссе, будет работать в условиях, близких к тем, которые он встретил на соревнованиях, то он выйдет из любого трудного положения. Хуже, когда шофер, не имея опыта вождения автомобиля по плохим дорогам, «гробит» машину. Я неоднократно был свидетелем того, как из-за неумения преодолеть труднопроходимый участок пути, шоферы выводили машины из строя и оставляли их на произвол судьбы. От этого, мне думается, государству наносится гораздо больший ущерб, чем от кроссов.

Кроме того, нельзя забывать, что автомобильный кросс способствует выявлению конструктивных недостатков грузовых автомобилей. Автомобильный кросс — это своего рода «экзамен», как для шоферов, так и для автомобилей. А из результатов этого экзамена можно извлечь большую пользу.

В. МЕЩЕРЯКОВ,
шофер.

Приморский край.

ЧИТАТЕЛИ *предлагают*

КОГДА ПОРВАН БОРТОВОЙ ТРОС

Во время монтажа или демонтажа шин из-за неумелого обращения с монтажными лопатками иногда обрывается бортовой трос. Как правило, такие покрышки приходится выбрасывать. Между тем их можно восстановить.

Сначала надо на ощупь определить место обрыва троса. Для этого борт покрышки сгибается по своему периметру и прощупывается. В том месте, где порван трос, хорошо чувствуется отсутствие упругого сопротивления сгибу. Найденный участок отмечается мелом и разрезается острым ножом вдоль покрышки. Ширина разреза 8—10 см. Концы бортового троса извлекаются по отдельным проволочкам и отгибаются вверх. Для того чтобы соединить проволоки между собой, их необходимо нарастить отожженной стальной проволокой диаметром 1 мм. После этого все концы по очереди соединяют и скручивают плоскозубцами. Затем разрезанный борт вулканизируют. Отремонтированная таким образом покрышка на мотоцикле М-72 прошла уже 11 000 км без каких-либо повреждений.

Г. ВЛАСОВ,
инженер.

Крымск.

НЕ ОТЪЕДИНЯЯ ШЛАНГА

При накачивании шин для проверки давления воздуха манометром можно применять простое приспособление, показанное на фотографии. Оно дает возможность определить давление, не отъединяя наконечник шланга от вентиля.

Приспособление представляет собой трубчатый Т-образный тройник, сделанный из вентиля длиной 32 мм и металлической трубки длиной 50 мм. Наружный диаметр ее — 7 мм, внутренний — 3 мм. В среднюю часть трубки впаивается вентиль. Для этого в ней просверливают отверстие диаметром 3 мм. При установке тройника шланг разрезают на расстоянии 100 мм от наконечника.

Это несложное приспособление облегчает проверку давления в шинах и помогает сберегать их.

В. ЗУЕВ,
автомеханик.



Коллектив коммунистического труда

Прямые, как стрела, дороги. Ни одной рытвины. И все же скорость движения автомобилей не должна превышать... пятнадцати километров в час. Некоторые водители могут мне возразить: так, дескать, не бывает! Но речь идет о не совсем обычных автомобильных магистралях. Они проложены не по земле, а по морю.



Много хлопот у начальника гаража Нефтяных Камней А. Усейнашвили и начальника колонны Г. Карганова. На снимке (слева направо): Г. Карганов, А. Усейнашвили дают очередное задание ударнику коммунистического труда шоферу И. Рыбянец.

Часто в печати мы встречаемся со словами «рыбаки Каспия». Сравнительно недавно в нашем представлении появилось новое понятие — почетное, овеянное романтикой, — нефтяники Каспия.

...Десять лет назад под дном Каспийского моря, примерно на расстоянии трех часов езды на катере от Баку, было открыто новое богатейшее нефтяное месторождение, получившее название «Нефтяные Камни».

Борясь со стихией, в исключительно сложных условиях, нефтяники построили легендарный город на сваях. О том, как тяжел и в то же время нужен был этот труд, сколько мужества и упорства потребовалось от пионеров похода на Каспий, говорит тот факт, что буровым мастерам М. Каверочкину и К. Аббасову, заложившим фундамент первых вышек, были присвоены звания Героев Социалистического Труда.

Верными помощниками в их работе были и остаются водители автомобилей, тракторов, передвижных буровых вышек.

Разрастается город, увеличивается количество вышек, расширяется и транспортный цех. Если в 1953 году в нем насчитывалось всего 25—30 единиц, то сейчас здесь разместилась крупная автотракторная база, состоящая из ста пятидесяти автомобилей, тракторов, подъемников и т. д.

Работа водителей здесь очень специфична. Малейшее неосторожное движение, небрежность — и дело может кончиться гибелью машины и шофера. Даже водителям первого класса, приехавшим с «большой земли», приходится вначале проходить стажировку — с нашими старожилами, ветеранами руля, объехать по всем улицам города. А их не так мало. Если вытянуть транспортные коммуникации Нефтяных Камней в одну ленту, то ее, пожалуй, можно перебросить с одного берега Каспия на другой.

В начале освоения Нефтяных Камней автотранспорт и тракторный парк не имели в море своей ремонтной базы. Теперь на просторной территории над волнами Каспия построены ремонтные мастерские, гараж, к услугам водителей и ремонтников моторный, вулканизационный, аккумуляторный, плотницкий, сварочный цеха. Имеется автоматизированная мойка. Станочный парк, подъемные механизмы дают нам возможность проводить не только ТО-1 и ТО-2, но и капитальные ремонты как двигателей, так и автомобилей в целом.

Недавно мы установили стенд для проверки развала и схода колес.

Между водительским составом и ремонтниками зародилась хорошая дружба, основанная на совместной борьбе за высокие производственные показатели. Об этом говорит хотя бы такая цифра: готовность парка составляет 97 проц. Из месяца в месяц транспортно-тракторный цех перевыполняет производственные задания.

Особенно поднялась производительность труда нашего коллектива после посещения Нефтяных Камней Н. С. Хрущевым, который высоко оценил нашу работу. Добрые слова, высказанные в наш адрес Никитой Сергеевичем, воодушевили коллектив на новые трудовые подвиги. И не случайно работникам предприятия было присвоено звание коллектива коммунистического труда.

Это почетное звание носит и наш транспортный цех. Трудно назвать участок работы изыскателей или эксплуатационников, на котором не чувствова-

Воспитанник курсов ДОСААФ С. Аванесов.



лась бы постоянная поддержка и помощь со стороны водительского состава. Днем и ночью, в шторм и вьюгу по эстакадам идут автомобили. Они развозят людей на смены, подвозят трубы, уголь, топливо для двигателей буровых вышек.

Особенно тяжело приходится шоферам в штормовую погоду. А Каспийское море переменчиво!

Помню, в одну из ночных смен поднялся ветер, которого еще здесь никогда не видали. Эстакады стали раскачиваться. В нескольких местах сила стихии погнула толстые стальные опоры и полотно эстакад рухнуло в море. Жизнь людей, оставшихся на скважинах, была в опасности. В кромешной тьме водители подгоняли машины вплотную к образовавшимся обрывам и снимали людей. Связь можно было поддерживать только по радио. Сутками не выходили шоферы из кабин, подвозили крепеж, инструмент. Стихия была обуздана. Трудно перечислить имена тех, кто отличился в эти шквальные дни. Работали все по-коммунистически.

Каспийское море — незамерзающее. Но природа иной раз преподносит нам самые неожиданные сюрпризы. Так, несколько лет тому назад Каспий внезапно затянуло льдом. Глыбы толщиной в несколько метров и протяженностью от трех до пяти километров неумолимо двигались на морской город. Нефтяным Камням еще никогда не грозила столь серьезная опасность. И снова в первых рядах спасителей города были водители: они везли в своих кузовах минометы, из которых расстреливали ледяные поля.

Надолго запомнили труженики морского города факел над Нефтяными Камнями. На одной из буровых неожиданно вспыхнул пожар. Огонь по деревянным настилам эстакады распространялся к нефтяным вышкам и наполненным резервуарам. Двое суток в дыму и огне водители доставляли различные материалы, продукты, медикаменты, горючее для пожарных машин. Некоторые водители получили ожоги в борьбе с огнем, но продолжали делать рейс за рейсом. И опять нелегко кого-нибудь выделить, трудно сказать, кто был лучшим.

Но наши водители вдохновенно работают не только в дни штормов, ледовых нашествий, пожаров. Творчески относясь к своей повседневной деятельности, они стараются внести в свой труд новое: ищут и находят пути продления срока службы машин, экономии запасных частей, горючего. Так, первое время у нас часто выходили из строя бензобаки. Происходило это потому, что дорожники не успевали закреплять отрывающийся деревянный настил, и концы прогнувшихся досок пробивали металл. Мы стали наваривать на баки специальные заслоны. Выход машин из строя прекратился.

В отличие от автомобилей «большой земли», весь наш транспорт, по предложению водителей, оборудован специальными сигнальными лампочками. Это значительно повысило безопасность движения в любое время суток.

Несмотря на то, что жителей Нефтяных Камней отделяют от берега десятки километров, мы не чувствуем этой оторванности. В море есть дворец культуры, где демонстрируются кинофильмы, работают кружки художественной самодеятельности. В просторных двухэтажных зданиях разместились общежития. Их оборудованию могут позавидовать и жители материка. Есть у нас почта, телефон, телеграф, радиоузел.

Позаботились строители города и о любителях спорта. В свободное от работы время трактористы, шоферы сражаются на волейбольных и баскетбольных площадках, занимаются в специальном зале тяжелой атлетикой, гимнастикой.

Смена живет в море пятнадцать суток. Но работникам предприятия не приходится заботиться о приготовлении завтрака, обеда. К их услугам столовые, буфеты.

Среди водительского состава у нас широко развернуто движение за овладение вторыми специальностями. Это особенно необходимо в наших условиях. Иной раз из-за плохой погоды своевременно не может прибыть очередная смена. Тогда шоферов, трактористов подменяют ремонтники. Если необходимо выпустить на линию все машины, то на помощь шоферам приходят свободные трактористы. Так, шоферы Имарсалов и Измайлов успешно совмещают управление машиной с управлением краном. Водители Кочелаев и Денисов могут выполнять работу моториста на заливочно-промывочном агрегате.

Большую помощь администрации в овладении смежными специальностями оказывает первичная организация ДОСААФ транспортного цеха, возглавляет которую Л. Рыбак. Вот характерный пример. Не раз отмечалась в приказах фамилия С. Аванесова, водителя механического трубовоза. Он приехал на Нефтяные Камни в 1957 году, работал дизелистом. На курсах при первичной организации ДОСААФ он овладел мастерством вождения машины. Таких, как Сергей Аванесов, у нас десятки. По инициативе первичной организации ДОСААФ среди наших водителей развернулось движение за повышение классности. И не далек тот день, когда машины предприятия коммунистического труда будут водить только шоферы первого класса.



Из месяца в месяц перевыполняет производственное задание шофер самосвала Х. Алиев.

Нам, работникам автомобильного транспорта, как никому другому, близко и понятно стремление искателей черного золота дать стране как можно больше нефти. Нефть — это жизнь наших автомобилей, тракторов, миллионов двигателей. Поэтому, участвуя вместе с нефтяниками в выполнении больших и почетных задач, готовя трудовые подарки XXII съезду нашей любимой партии, мы с особым воодушевлением множим производственные успехи, всеми силами стремимся оправдать высокое звание — звание коллектива коммунистического труда.

Г. ГРИГОРЬЕВ,
начальник транспортного цеха коммунистического труда нефтепромыслового управления «Гюргяннефть».

Нефтяные Камни, Каспийское море.

В. Саркисов — один из лучших водителей.

На большой бетонированной площадке разместились гараж и мастерские транспортного цеха.

Фото Г. РУФАНОВА.

ФИНАЛ СПАРТАКИАДЫ

По всей нашей великой стране прошагала Всесоюзная спартакиада, подружившая с техническим спортом миллионы юношей и девушек. Ее шаги саженьи можно было увидеть и в небывалом размахе соревнований, и в появлении многих сотен новых спортивных секций и команд, и в рождении замечательных рекордных достижений.

Старт этой Спартакиады был дан в июне прошлого года на заводах и на фабриках, в учебных заведениях и учреждениях, в колхозах и совхозах. Постепенно расширяясь, Спартакиада охватила города и районы. Затем пришла пора состязаться спортсменам в областях, краях и республиках. И вот настал, наконец, день, когда из 16 миллионов, принявших старт Спартакиады, финишировали три тысячи самых умелых, волевых и ловких.

Не всем из них удалось попасть 24 июня на столичный ипподром, где состоялся торжественный церемониал открытия финальных соревнований (помимо Москвы заключительные встречи проходили еще в 9 городах). Но у тех, кто побывал здесь, долго не изгладится из памяти это волнующее зрелище. Все, что видели на ипподроме участники и многочисленные зрители, среди которых были наши зарубежные гости, руководители оборонно-спортивных обществ социалистических стран — говорило о мужественной красоте, привлекательности технического спорта, о многообразии его видов, о том, как далеко шагнул он за последние годы.

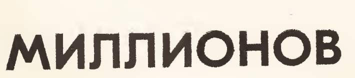
...Это был один из самых массовых и ярких праздников, когда-либо проведенных на центральном ипподроме. Призывный звук фанфар возвестил о его начале. Председатель ЦК ДОСААФ генерал армии Д. Д. Лелюшенко и секретарь ЦК ВЛКСМ Л. В. Карпинский принимают рапорт командующего парадом. Подъем государственного флага Советского Союза — и вот уже запели маршевую мелодию трубы военного оркестра. Начался парад спортсменов, парад машин и моторов.

В автомобильном строю перед трибунами проехали представители всех родов технического спорта. Для участия в этом шествии спустились на землю воздушные спортсмены: планеристы, бесшумно парившие в облаках, парашютисты, ознаменовавшие спартакиаду мировыми рекордами, замечательные досаафовские летчики, водители вертолетов. Ради парада оставили в воскресный день водные станции водномоторники и их коллеги—морские многоборцы и аквалангисты. Свои модели—авиационные, автомобильные и судовые — привезли на этот праздник моделисты. В автоколоннах, проследовавших по дорожкам ипподрома, можно было увидеть и радистов и мастеров меткого огня. Но основной, ударной силой этого парада были автомотоспортсмены. Их машины наполнили ипподром радостным гулом моторов. Имена многих участников механизированного марша были хорошо известны зрителям. Опоясанные лентами с многочисленными медалями, ехали заслуженные мастера спорта Э. Лорент, В. Никитин, А. Новиков, А. Шумилкин — неоднократные рекордсмены страны и мира, чья спортивная слава перешагнула границы Родины. Проплыли мимо трибун ракетообразные корпуса гоночных автомобилей, новые спортивные мотоциклы, карты, колонна машин — участников ралли «Москва — Одесса», шеренги московских мотоциклистов.

Автомотоспортсмены были властителями и второй части праздника, включавшей спортивные выступления. На дорожках проходили состязания по мотоциклетному кроссу (с искусственными препятствиями), ипподромные гонки на мотоциклах, скоростные соревнования автомобилистов. Спортивные встречи прошли в острой борьбе. Так, буквально на последней прямой вырвал победу в кроссе перворазрядник из Серпухова Е. Анисимов. Один из самых молодых мастеров спорта Ю. Оленев (Московская область) одержал верх над своими соперниками в ипподромных мотогонках. Затем надолго дорожкой завладели автомобилисты. Серийные «Москвичи» и «Волги», спортивные и гоночные машины поочередно устремлялись в «бой», а в финале (где стартовали победители каждого заезда) они оказались рядом. Этот заключительный заезд автомобилистов, разыгранный с гандикапом, заставил зрителей изрядно поволноваться. Смогут ли «достать» гоночные машины «Москвича»? Оказалось, что сделать это не так-то просто, когда за рулем серийной машины сидит мастер своего дела. Спортсмен-перворазрядник Ю. Лисовский стал победителем этих соревнований, выступая на автомобиле «Москвич-407».

Несколько часов продолжался праздник торжественного открытия Спартакиады — праздник молодежи, горячо любящей спорт и технику. А тем временем на трассе мотокросса в Ленинграде, картодроме в Расторгуеве, гаревой дорожке в Уфе и на Химкинском водохранилище уже начались упорные схватки за почетные трофеи Спартакиады.

О том, как проходили эти финальные соревнования, мы расскажем в этом и следующих номерах нашего журнала.





ГЕОГРАФИЯ

В летописи мотоспорта грузинские гонщики никогда особенно не блистали. Они, как правило, ходили в «середнячках» и не являлись конкурентами москвичам, украинцам, спортсменам Прибалтики. Никто из членов команды Грузии не показал феноменальных результатов и в личном зачете первенства страны 1961 года. И все же победа четверки — С. Люминиди, В. Григоряна, И. Шония, Г. Колумбегашвили, завоевавших командный кубок в первенстве страны по ипподромным гонкам, была бесспорной и заслуженной. Самые дружные оказались и самыми сильными.

Не было на этих соревнованиях коллектива более сплоченного, чем команда грузинских мотогонщиков. Именно это качество склонило чашу весов в их пользу. Одержанная ими победа особенно почетна потому, что никогда на первенства страны по ипподромным гонкам республика не присылала таких сильных и ровных команд, как на эту встречу. Ведь она была еще и финалом Всесоюзной спартакиады!

В составах команд можно было увидеть не только известных «ипподромщиков», но чемпионов и призеров первенств страны по другим видам мотоциклетных соревнований — ледяной и гаревой дорожке, шоссейно-кольцевым гонкам. В. Катомин, В. Хельм, В. Стальгис, В. Кузнецов, Л. Дробязко — одно перечисление этих имен достаточно внушительно. Однако грузинских спортсменов не смутил авторитет соперников и они смело ринулись в бой.

Положение о первенстве 1961 года резко отличалось от прошлогоднего, неудачно копировавшего гонки по гаревой дорожке. Составители его, кажется, нашли те формы и принципы проведения соревнований на ипподроме, которые сводят к минимуму элемент случайности и в то же время позволяют сделать гонки по-настоящему интересными, захватывающими.



СПОРТИВНОГО МАСТЕРСТВА

Программа соревнований включала три этапа: четвертьфинал (где каждый гонщик имел право на две попытки), полуфинал и финал, причем победители определялись не по занятому месту, а по времени прохождения дистанции (четыре круга по 1400 метров). Таким образом, единственным мерилом мастерства спортсменов являлась скорость. Время, показанное в четвертьфинале (учитывалась лучшая попытка), шло в командный зачет и для определения участников полуфинала личного первенства.

С самого начала стало ясно, что грузинские спортсмены делают ставку на командную победу. В первой попытке мастер спорта В. Григорян, выступавший в классе мотоциклов до 350 см³, сумел на финише настичь В. Кузнецова и показать второе время дня. Такой результат был солидным вкладом в командный зачет и обеспечивал Григоряну право бороться за золотую медаль. Если бы спортсмена больше интересовал личный результат, он, наверно, не предпринял бы второй попытки, а предпочел поберечь силы и машину для решающих заездов на звание чемпиона (многие, кстати, так и поступили). Но Григорян решил по-другому и вышел на старт второго четвертьфинального заезда. Точно так же поступил Г. Колумбегашвили (в классе 500 см³), имевший лучший результат в первой попытке (3 мин. 31,2 сек.). Дружные усилия всей четверки и принесли грузинским гонщикам желанный успех.

На втором месте в командном зачете остались спортсмены Москвы. Они лидировали в первый день соревнований, но затем не выдержали натиска темпераментных южан. Три года назад столичные гонщики завоевали на первенстве командный приз, но с тех пор их преследуют неудачи.

Неожиданным и радостным был успех гонщиков Казахской республики. В первый день они выступали посредственно. Зато на следующий, усилиями способного перворазрядника А. Гетмана и мастера спорта В. Дарвина, команда поднялась с шестого на третье призовое место, опередив украинцев и латышей. На шестом месте оказался коллектив Таджикской республики.

Итоги командного первенства по ипподромным мотогонкам убедительно свидетельствуют о том, что у нас в стране расширяется «география» спортивного мастерства мотоциклистов. Спортсмены союзных республик представляют теперь грозную силу, с которой приходится считаться признанным лидерам мотоспорта.

*

О растущей силе периферийного мотоспорта говорят и итоги личного первенства.

Когда-то можно было не сомневаться в том, что сильнейшими будут москвичи или ленинградцы, рижане или таллинцы. Но на этот раз все было иначе. Обладателем золотой медали в классе до 125 см³ стал уральский спортсмен, воспитанник Свердловского автомотоклуба ДОСААФ И. Клевнов. Никто из зрителей не был знаком с ним даже заочно. Между тем молодой перворазрядник проявил незаурядное тактическое мастерство в борьбе с сильнейшими противниками. Он умно провел все заезды, сохраняя силы для финала. И в результате был первым, показав лучшее время для своего класса (4 мин. 22,2 сек.). Второе и третье места достались украинцам М. Себову и Ф. Шахматову.

Столь же неожиданна была победа симферопольца Н. Ткачева. Два года назад на гаревых гонках в Уфе он никак не мог совладать со своим 50-сильным «ЭСО» и занял предпоследнее место. Время, видно, не прошло для него даром. Он многому научился у ведущих гонщиков. И сейчас мы увидели сложившегося мастера, в совершенстве знающего технику, умеющего выжать из нее все возможное. Украинского спортсмена не смутила осечка в первом заезде, когда отказала машина. Быстро устранив неисправность, он во второй попытке показал хороший результат — 3 мин. 28,6 сек., а в полуфинале и финале был недосягаем. Занявший второе место Л. Дробязко проиграл победителю около 100 метров.

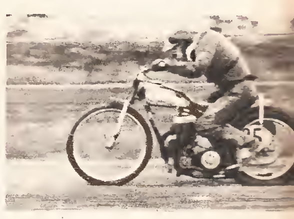
Наиболее блистательную победу в финале одержал самый молодой участник, мастер спорта Ю. Оленев (Московская область). Сначала он выступал в классе до 350 см³. Здесь превосходство Оленева было бесспорным. Каждый старт приносил ему красивую победу, а в финале — заслуженную золотую медаль чемпиона (его время 3,35 — было лучшим в этом классе). Серебряная медаль досталась В. Кузнецову (Москва), бронзовая — прошлогоднему чемпиону страны В. Успенскому (Владивосток).

Большую силу воли продемонстрировал Ю. Оленев и на следующий день, когда он стартовал в классе мотоциклов до 500 см³. В первом же четвертьфинальном заезде гонщик попал на повороте под «грязевой шприц», но не потерял присутствие духа — «вслепую» он прошел вираж, на ходу откинул очки и закончил заезд с хорошим результатом. А в финале Оленев сумел завоевать бронзовую медаль. Ему же был вручен приз журнала «За рулем», предназначенный для самого молодого гонщика, показавшего лучший результат в четырех заездах.

В классе до 175 см³ пальма первенства досталась чемпиону страны по шоссейно-кольцевым гонкам В. Катомину (Москва). Бесспорно, он мастер высокого класса. И все-таки неизвестно, как сложилась бы борьба, если бы все участники финала выступали на таких же мощных мотоциклах, как и победитель. Уникальная гоночная машина, на которой стартовал московский спортсмен, обеспечила ему преимущество. И, может быть, поэтому не выступление лидера, а борьба двух других гонщиков в этом классе оказалась в центре внимания зрителей. Их захватил поединок грузинского перворазрядника И. Шония и иркутского мастера Б. Серебрян-

Обладатель двух медалей, мастер спорта Ю. Оленев.

Фото В. ДОВГЯЛЛО.



никова. Ни в полуфинале, ни в финале до самого финиша невозможно было сказать, кто из них окажется впереди. Лишь в решающем заезде серебряная медаль досталась иркутчанину.

Итак, в списке новых чемпионов страны, за исключением В. Катомина, оказались молодые спортсмены. Показательно, что именно им достались призы Спартакиады, которая отличалась не только массовым размахом соревнований, но и рождением новых спортивных талантов.

*

С радостью и нетерпением собрались в Москву участники финальных соревнований по ипподромным гонкам. Каждый из них горел желанием продемонстрировать свое мастерство в столице, а заодно и поучиться, посмотреть, как надо проводить такие соревнования. Увы, в этом отношении разочарования начались еще до начала первенства. Назначенная тренировка из-за нераспорядительности дирекции соревнований была сорвана. И хотя формально ее провели за два часа до начала гонок, пользы она, разумеется, не принесла.

Но самым неприятным было то, что дорожка московского ипподрома оказалась плохо подготовленной к мотоциклетным соревнованиям. Оголенные участки бетона с выбоинами и ямами на виражах обусловили большое количество падений, которые внесли свои несправедливые коррективы в ход борьбы и отравили настроение многим участникам.

Среди них нашелся один — речь идет о Сергее Старых, — позволивший себе неэтичный поступок. Потерпев неудачу (он упал в одном из заездов), Старых пытался продолжать соревнование не на заявленном, а на другом мотоцикле. Судейская коллегия аннулировала его результат. Но, думается, что на этом нельзя поставить точку. Трудно предположить, что такой опытный спортсмен, как С. Старых, сделал подлог по незнанию правил. Скорее всего он рассчитывал, что его действия останутся незамеченными.

Подобное происшествие на первенстве страны говорит о том, что в среде мотоспортсменов еще не создана атмосфера нетерпимости по отношению к нарушителям спортивной этики. А такая атмосфера — необходимое условие успеха в спорте.

М. ТИЛЕВИЧ.

УРОКИ Закарпат

Первенство СССР по автомобильному ралли разыгрывалось в нынешнем году на трудных горных трассах Закарпатья. Уже это обстоятельство само по себе говорит о многом, так как наши спортсмены, как известно, имеют еще мало опыта в соревнованиях на таких трассах. Положение осложнялось еще и тем, что путеводителем для участников оставался «Атлас автомобильных дорог СССР», карты которого мелки по масштабам и не всегда точны. Поэтому судейской коллегии пришлось составить более подробную схему трассы.

Но самой большой «неприятностью» для участников оказалось плохое состояние дорог, изобиловавших ухабами, выбоинами, объездами. И тут выявилось одно характерное обстоятельство — нежданно-негаданно больше всех «пострадали» от этого опытные раллисты. Чем это объяснить? По-видимому, тем, что многие наши признанные лидеры в этом виде соревнований, избалованные хорошими дорогами, спасовали перед трудностями, между тем как шоферы-практики, даже мало выступавшие в ралли, оказались более закаленными и выносливыми.

Спортсмены Московского завода малолитражных автомобилей (к их числу принадлежал и наш экипаж) предвидели, что предстоящие соревнования будут очень сложными и трудными, и не жалели ни сил, ни времени, чтобы как следует подготовиться к ним. Надо было прежде всего тщательно проверить каждый узел автомобиля, предусмотреть все до самых ничтожных, на первый взгляд, мелочей. Наш экипаж выступал на стандартном автомобиле «Москвич-407». Единственным отличием в нем являлся дополнительный заправочный бак на 65 литров, который служит вместо обычных канистр.

На нашей машине установлен специальный спидометр мотоциклетного образца со счетчиком, который сбрасывает показания до нуля. Он облегчает контроль за пройденным километражем между двумя КВ и упрощает расчеты.

В своей штурманской практике я всегда веду все расчеты по астрономическому времени. В пути это, быть может, несколько усложняет задачу, но зато перед отметкой на КВ дает столь важную здесь экономию времени.

На этих соревнованиях впервые применялись условия пенализации, по которым за опоздания на КВ начислялись штрафные очки, без предоставления льготного времени; не пенализировалось лишь прибытие на пункты КВ раньше указанного времени в пределах 3 минут. Все это заставило нас призадуматься над тем, как добиться предельной четкости действий при столь строгих условиях. Я составил график движения с интервалом в 5 км.

Наш заводской спортсмен, мастер спорта В. Кроник, для облегчения своей задачи использовал специальные диски, на которых наносился километраж. Таких дисков было много — с разницей в один километр. В центр такого диска он вставлял часы. Это, безусловно, очень хорошее приспособление, упраздняющее необходимость каких-либо расчетов, потому что часовая стрелка одновременно указывает в этом случае и время, и пройденное расстояние. Но пользоваться им можно только при очень точных часах; кроме того, при таком способе не возможен контроль на дистанции и ошибку часов уже не исправишь.

Для спортсменов нашего завода трудности настоящего первенства усугубились еще тем обстоятельством, что мы прибыли в Ужгород буквально за несколько часов до начала соревнований и включились в них, можно сказать, с ходу, едва успев проверить машины после пробега в две тысячи километров от Москвы. И уж, конечно, никто из нас не успел отдохнуть перед стартом.

Первый сюрприз ожидал участников уже, так сказать, на первых шагах — соревнования начались скоростной кольцевой гонкой с очень жестким нормативом. В него уложилось всего три стандартных автомобиля нашего класса и ни одного автомобиля класса до 2300 см³. Даже «Волги» едва выполняли заданный норматив. Поэтому мы с моим напарником Н. Сучковым были очень довольны своим результатом (23.06) в кольцевой гонке, который оказался лучшим в классе «Москвичей». Начало было хорошим!

Мне, как участнику, конечно, трудно рассказать о всех перипетиях борьбы последующих трех дней, но многое из того, что произошло с нашим экипажем, было характерным также для других экипажей и может помочь представить общую картину соревнования.

Итак, старт дан. С интервалом в две минуты автомобили уходят на трассу. Уже пройден первый пункт КВ. Начинаем понимать, что трудностей будет еще больше, чем мы ожидали. С наступлением темноты отсутствие карт очень сильно осложняло движение через перекрестки и развилки. Дорога все время петляет в горах, перевал следует за перевалом, а покрытие ее все время ухудшается. Ко всему этому, в первую ночь прибавился ураганный ветер, валивший большие деревья и телеграфные столбы на дорогу. Затем начался ливень. К трем часам ночи мы прошли около 800 км, не получив ни одного штрафного очка.


На трассе Московского ипподрома. Финальный заезд в классе 175 см³.
Фото Ю. КЛЕМАНОВА.



ской трассы

ЗАМЕТКИ УЧАСТНИКА ПЕРВЕНСТВА СССР ПО РАЛЛИ

После заправки бензином и маслом мой напарник, Николай Сучков, желает мне успеха и приветливо машет вслед рукой. Отсюда начинается второй участок ралли, который, согласно Положению, предстояло пройти только одному из водителей. Перед уходом на трассу надо было выполнить несколько упражнений по программе скоростного фигурного вождения, которое впервые проводилось в ночное время, при освещении лишь стандартными фарами и подфарниками. Я выполнил эти упражнения с хорошим временем (93 секунды) и устремился на трассу. Этот участок пути был для меня трудным — ведь здесь спортсмен, оставшись в одиночестве, сам себе и водитель и штурман, не только посоветоваться, но даже и перемолвиться словом не с кем. А это иногда так необходимо!

Мое «одиночество» не обошлось даром: в одном месте на перекрестке я свернул вправо и вскоре... пришлось возвращаться. Время было потеряно, и на этом участке я получил девять штрафных очков. С горечью сообщаю Сучкову о своей неудаче, когда мы вновь объединяемся. Он подбадривает меня, говоря, что еще больше половины трассы впереди и нельзя падать духом.

Трасса третьего участка совпадала с трассой первого участка, только движение шло в обратную сторону. Это было не очень трудно, но зато на следующем участке идет один Сучков, а я отдыхаю; и тут оказалось, что ждать и волноваться за товарища еще труднее, чем самому ехать за рулем. К тому же я узнал, что вторая машина из состава нашей клубной команды заблудилась на трассе и проехала секретный КВ. Поэтому мы выбыли из командного зачета.

Беспокоен сон спортсмена накануне старта, а во время соревнований тем более. И за час с лишним до того, как должен вернуться Николай, я уже прохаживаюсь у входного КВ. Не я один здесь — многие с волнением вглядываются вдаль, откуда должны появиться участники. Вот и наш автомобиль под номером 19. Мой партнер прибывает точно по графику, хотя и ему не удалось избежать в пути небольшой задержки, стоившей нам еще нескольких штрафных очков.

Снова мы вместе. Остается последний участок ралли. Николай уже вторые сутки не смыкал глаз, но несмотря на усталость, он решает и дальше оставаться за рулем, а в моих руках — часы, график, схема и атлас дорог.

И вот, наконец, долгожданный контрольный пункт; мы возвратились в Ужгород. Остается последняя кольцевая гонка. Она прошла для нас без особых приключений — и вот в общем итоге мы получили за скоростные соревнования 110,6 очка, а за дорожные — 30 очков, т. е. всего 140,6 очка. У экипажа С. Тенишев — Н. Ионкин несколько лучший результат в скоростных соревнованиях (108 очков), но зато они «нахватали» больше штрафных очков в дороге и в результате победа за нами: Николай Сучков и я становимся чемпионами страны и чемпионами Спартакиады по ралли. Не скрою, что я счастлив. Николай такое чувство ощущает не впервые: в прошлогоднем первенстве СССР он также был победителем. Накануне старта, отправляясь, по обычаю, вместе с другими чемпионами, чтобы поднять флаг соревнований, он мне шепнул: «Не так важно поднять флаг, как опустить его»— как известно, опускают флаг уже чемпионы новые. И вот мы, вместе с другими новыми чемпионами страны и победителями Спартакиады опускаем флаг. В классе автомобилей до 2300 см^3 это — ленинградцы И. Гальперин и Н. Яковлев, в классе свыше 2300 см^3 — рижане Я. Стонис и Ф. Машкевич, в классе специально подготовленных автомобилей — литовцы П. Шатас и В. Лаужецкас.

Результаты в личном зачете, однако, лишь частично отражают итоги первенства СССР по ралли 1961 года, которое, как известно, было также и финалом Спартакиады по техническим видам спорта. Основным и наиболее важным показателем здесь был, разумеется, командный зачет и прежде всего — итоги борьбы между командами двенадцати союзных республик, Москвы и Ленинграда. А в этом зачете исход соревнований был совершенно неожиданным — победила молодая команда Туркменской ССР, три зачетных экипажа которой набрали в общей сумме 197 марок, т. е. больше, чем сильные команды Эстонской ССР, Латвийской ССР и Москвы, занявшие последующие места. На пятом месте оказалась команда Литовской ССР и на шестом — команда Ленинграда.

Туркменские спортсмены впервые приняли участие во Всесоюзных соревнованиях по ралли. Они имели мало опыта, слабо знали штурманскую службу, и тем не менее вдруг оказались победителями. Мне хочется сказать по этому поводу несколько слов. Победа команды Туркменской ССР явилась, безусловно, результатом высокой сплоченности коллектива и большой его воли к победе. По этим показателям туркменские раллисты далеко опередили многие признанные коллективы, что и принесло им заслуженный успех. Но в спорте не менее важно и личное мастерство, стремление к совершенствованию. А в этом отношении результаты отдельных туркменских спортсменов прямо-таки настораживают. Достаточно напомнить лишь то, чему мы сами явились свидетелями.

По воле жребия две машины из туркменской команды (все они выступали на «Москвичах-407») оказались нашими соседями — у нас был номер 19, а у них 17 и 21. И вот, зная о том, что мы не впервые участвуем в подобных соревнованиях, туркменские раллисты решили применить нехитрый метод — прямо со старта «садились» нам на «хвост». Я вовсе не собираюсь осуждать их за это, тем более, что как водители они показали себя с лучшей стороны — впервые участвуя в ралли по горным дорогам, они отлично выдержали труднейшие испытания. Но надо сказать, что использование подобного метода в ралли чревато тяжелыми последствиями и вносит в общий зачетный результат явный элемент случайности. Так, описанный выше «метод» дважды чуть не свел все усилия туркменской команды на нет. В первый раз экипаж машины № 21 несколько отстал от нас и проскочил без отметки СКВ, за что и был наказан штрафными очками. А на заключительной кольцевой гонке тот же экипаж туркменской команды, пытаясь выдержать наш график, перевернул машину.



В программу соревнований входили гонки по бетонной кольцевой трассе.



Автор публикуемой статьи, победитель первенства СССР по ралли в классе I В. Щавелев за рулем автомобиля на трассе соревнований.

Все это говорит о том, что метод «копирования» в ралли таит в себе весьма серьезные опасности и добиться на этом пути настоящего закономерного успеха нельзя. Туркменские товарищи не должны обольщаться своей победой, ее следует рассматривать как стимул для дальнейшего овладения трудным мастерством раллиста.

Итак, соревнования закончены. Они, безусловно, послужили хорошей школой для участников, помогли им повысить мастерство вождения в горных условиях. Особенно важно то, что трасса и условия соревнований были выбраны с учетом международных встреч, предстоящих в будущем году.

Два замечания хочется сделать в адрес организаторов соревнования. Во-первых, мне кажется, что три дня и две ночи безостановочного движения — это слишком большая нагрузка для спортсмена. Тем более это почувствовалось в Ужгороде, где дирекция соревнований (С. Л. Бескаравайный) вообще не проявила необходимой заботы о спортсменах — плохо было поставлено дело с питанием и доставкой к месту отдыха, в котором все так нуждались после первого кольца; нечетко была организована и заправка бензином. Как участник большинства ралли, проведенных за последние годы, я убедился, что в течение соревнования нужен отдых на 3—4 часа, как это практикуется, например, в международном ралли «За мир и дружбу».

Во-вторых, надо сказать, что служба времени на этих соревнованиях тоже была не всегда на высоте. Некоторые судьи на КВ пользовались часами без большой секундной стрелки, а кое-где даже своеобразной комбинацией будильника и секундомера. Это приводило порой к ошибкам при фиксировании времени прохождения дистанции участниками. А ведь на ралли каждая секунда дорога!

В. ЩАВЕЛЕВ,
мастер спорта, чемпион СССР по ралли 1961 г.

ПЕРВЫЙ СТАРТ

Успех микроавтомобиля «Запорожец» на первенстве РСФСР по ралли.

Известие о том, что «Запорожец» будет стартовать на первенство РСФСР 1961 года по автомобильному ралли, было встречено участниками и судьями по-разному. Многие советовали и не пытаться вступать в борьбу с более мощными «Москвичами». Однако вскоре отношение к «Запорожцу» изменилось. Многочисленные зрители, встречавшие участников у пунктов КВ, с большим нетерпением ждали микролитражку. И, как правило, «Запорожец» не заставлял себя ждать. Добротная машина прошла всю дистанцию без всяких неполадок. Надежный двигатель и удачная конструкция ходовой части позволяли держать на плохих дорогах большие скорости, зачастую недоступные для «Москвича». На участке трассы после села Дивное шедший следом за «Запорожцем» экипаж «Москвича» пытался догнать микроавтомобиль, чтобы сверить график. Но сделать это водителям «Москвича» удалось только на следующем КВ.

В качестве дополнительных соревнований судейская коллегия включила гонки по ипподрому, скоростной подъем, слалом и состязание по фигурному вождению. Конечно, в гонках по ипподрому и в скоростном подъеме «Запорожцу» было трудно тягаться с «Москвичами», в классе которых он был заявлен. Однако результат, показанный экипажем микролитражного автомобиля в скоростном подъеме на холм, не уступал тем, которых добились экипажи «Побед». А в слаломе и фигурном вождении преимущество юркого «Запорожца» было очевидно.

Окончательный результат соревнований превзошел все ожидания — экипаж «Запорожца» показал лучший результат во всех классах автомобилей.

К сожалению, соревнования не обошлись без недоразумений и накладок, которые становятся — увы! — типичными для ралли.

Сколько говорилось о необходимости иметь хорошие часы на пунктах контроля времени! Но и в этот раз на КВ в городе Черкасске использовались такие «хронометры», как старые будильники и даже... шахматные часы.

Неприятное впечатление произвел тот факт, что для поднятия флага соревнований не был приглашен прошлогодний чемпион РСФСР по ралли, мастер спорта П. Казьмин, выступавший вне конкурса. Кстати, о выступлениях вне конкурса: три экипажа Москвы не смогли получить разрешения выступить хотя бы в личном зачете, не говоря уже о командном. В то же время спортсмены Ленинграда участвовали в соревнованиях на равных правах со всеми, правда, под маркой «Ленинградской области». Создается впечатление, что в этом вопросе не было проявлено достаточной принципиальности.

Удачно выбранная трасса требовала от спортсменов максимального напряжения. Малейшее ослабление внимания приводило к неприятным последствиям, как это случилось, например, с опытным раллистом, мастером спорта Б. Боришанским (Калининградский АМК). По разным причинам не финишировало 11 автомобилей из стартовавших 36. Неплохо выступил женский экипаж. Спортсменки из Пятигорска Л. Кардецкая и М. Хлебникова, впервые участвуя в соревнованиях такого масштаба, заняли шестое место в классе «Москвичей».

Первенство РСФСР и победу в республиканской Спартакиаде завоевала команда Саратовской области.

Среди коллективов физкультуры сильнейшей оказалась вторая команда Калининградского автомотоклуба ДОСААФ.

В личном зачете абсолютно лучший результат был показан выступавшими вне конкурса на автомобиле «Запорожец» В. Столбовским и автором этих строк. В классе автомобилей «Победа» первое место завоевал экипаж в составе В. Недолекина и С. Чурилова (Московская область), в классе автомобилей «Москвич» первенствовали Л. Рабинович и В. Боровик (Ленинградский совнархоз) и в классе автомобилей «Волга» — Ю. Игнатенко и Ф. Тимир-Булат (Краснодарский край).

Ю. МИХАЙЛОВ,
мастер спорта.



На пункте контроля времени ночью
Фото Ю. КЛЕМАНОВА.



Финал спартакиады

АВТОмодельное многоборье

Никогда еще автомодельный корт Центрального автомотоклуба СССР не выглядел так празднично, как в июле этого года. Здесь на бетонной дорожке разыгрывался финал Спартакиады по техническим видам спорта среди автомоделистов.

Встреча конструкторов миниатюрных автомобилей в нынешнем году носила исключительно упорный характер. Ведь очки, «заработанные» автомоделистами, влияли на результаты общекомандного первенства. Помимо приза, который разыгрывается ежегодно, команде-победительнице на этот раз вручался и кубок Спартакиады. Претендентов на этот спортивный трофей было достаточно. Моделисты из четырнадцати союзных республик, городов Москвы и Ленинграда привезли в Расторгуево свои лучшие автомодели. Впервые приняли участие в автомодельном многоборье спортсмены Грузии, Литвы, Молдавии.

Тринадцать мастеров спорта, 76 разрядников и 27 новичков представили технической комиссии 115 моделей. Среди них—полумакеты с двигателями внутреннего сгорания 1,5 и 2,5 см^3, гоночные модели всех кубатур, радиоуправляемые модели и др.

В отличие от прошлых лет полумакеты и радиоуправляемые модели получили на техническом осмотре более высокие поощрительные баллы.

Так, грузовой автомобиль, построенный Г. Гороховатским (Киргизия), получил 62 балла. Модель ленинградца В. Сакуна была оценена в 56,5 балла. Среди полумакетов с рабочим объемом двигателя 2,5 см^3 следует отметить модели В. Латкова (РСФСР), Л. Зайца (Таджикистан), С. Казанкова (Москва), Н. Приходченко (Украина) и др.

Но одно дело — технический осмотр, а другое — гонки на корте. Ведь по правилам соревнования, если полумакет не заканчивал дистанцию, все поощрительные баллы аннулировались. Как же проходила борьба на корте?

Перед ходовыми испытаниями полумакетов класса 1,5 см^3 особенно волновались победители первенства 1960 года — москвичи, ожидавшие «сюрпризов» со стороны своего постоянного противника — команды РСФСР. Но к удивлению всех, модель перворазрядника Ю. Степанова принесла команде Москвы штрафные очки, а полумакет Ю. Казанцева (РСФСР) был на финише лишь седьмым. Первое место завоевала модель ленинградца В. Сакуна, второе — Г. Дзеныгыса (Латвия), третье — С. Чайкова (Киргизия).

Не менее упорным было состязание полумакетов класса 2,5 см^3. Здесь лидировала команда Российской Федерации. Москвичи вышли на второе место.

Наибольшее количество гоночных моделей стартовало в классе 2,5 см^3. Гоночная модель, сконструированная В. Якубовичем (РСФСР), прошла дистанцию со скоростью 125 км/час и принесла команде первое место. С несколько меньшей скоростью пробежала 500 метров модель Е. Ляшенко (УССР).

Интересно проходило состязание пятикубовых гоночных моделей. Модель мастера спорта рекордсмена СССР Б. Ефимова (Москва) развила скорость 138,461 км/час. Со скоростью свыше 125 км/час закончили дистанцию модели О. Гречко и В. Якубовича (РСФСР).

Кто же завоевал кубок Спартакиады?

В результате напряженной спортивной борьбы на первое место вышла команда РСФСР, набравшая в комплексном зачете пятнадцать баллов. Второе место заняла команда Латвии (26 баллов), третье — спортсмены Киргизии. Москвичам пришлось довольствоваться четвертым местом.

Помимо состязаний автомоделей на 500-метровой дистанции (командный зачет) была проведена двухминутная гонка и автомодельные ралли в личном зачете. Гонку выиграли С. Казанков, А. Давыдов, Б. Ефимов (модели классов 1,5, 2,5 и 5 см^3). В ралли наименьшее отклонение от заявленной скорости дала модель Ю. Степанова (Москва). Среди моделей с электрическими двигателями наивысший результат был достигнут старейшим автомоделистом страны — мастером спорта А. Иевским (РСФСР).

Каждый моделист, принимавший участие в финале Спартакиады, имел право дать старт своей модели и в заездах на установление рекордов Советского Союза. В классе 1,5 см^3 на дистанциях 500 и 1000 метров рекорды установила модель С. Казанкова (Москва) показав скорость 109,756 км/час и 107,784 км/час.

Отличными результатами подтвердил звание сильнейшего моделиста и москвич Б. Ефимов. Его модель с пятикубовым двигателем установила три рекорда СССР на дистанциях 1000, 2000 и 5000 метров. Судьи зафиксировали результаты: 140,625 км/час; 133,828 км/час и 130,813 км/час.

На десятикилометровой дистанции победила модель 1,5 см^3, построенная мастером спорта А. Сухановым.

При сравнении этих результатов с прошлогодними бросается в глаза увеличение скоростей; отрадно также, что повысился процент финишировавших моделей. Однако нельзя умолчать и о недоработках наших спортсменов. Занимаясь форсированием двигателя, подбором и составлением горючих смесей, они не уделяли достаточного внимания ходовой части моделей, не позаботились о надежности колес. Это привело к тому, что, развивая большие скорости, модели сходили с дистанции из-за поломок ходовой части.

На многих моделях были установлены двигатели с калильным зажиганием. Для их запуска необходимы хорошие аккумуляторы. К сожалению, в продаже их нет.

Автомодельное многоборье показало, что 1961 год не пропал для моделистов даром — сделан еще шаг на пути к овладению мастерством в этом сравнительно новом виде спорта.

Г. ШПРЕРЕГЕН,
зам. главного судьи.

Фото В. ДОВГЯЛЛО.

В. Сакун (г. Ленинград) на старте.



ФАВОРИТЫ ВЫНУЖДЕНЫ ПОТЕСНИТЬСЯ

Нелегкий путь пришлось пройти спортсменам-водномоторникам в борьбе за право выступить на финальных соревнованиях спартакиады по техническим видам спорта. В программу этих соревнований входили гонки скутеров СИ-175 и СА-250, мотолодок МА-250, а также глиссеров ГА-250 на дистанцию в 1 и 10 км.

Впервые в крупных водно-моторных соревнованиях были представлены не только признанные фавориты голубых дорожек — команды Москвы, РСФСР, Латвии, Украины, но и коллективы таких «сухопутных» республик, как Казахстан, Туркмения и др.

Команду Украины составляла почти исключительно молодежь, которая на розыгрыше первенства республики оставила позади признанных ассов. Довольно успешно выступили украинские спортсмены и в финале. Отличную технику и мастерство продемонстрировал юный Валерий Ридер, победивший в заезде скутеров класса СИ-175 и выполнивший норму мастера спорта. Показанная им скорость 78,091 км/час лишь немногим ниже всесоюзного рекорда.

В числе призеров класса СИ-175 впервые оказались представители Армении — А. Галстян и Р. Африкян, занявшие соответственно втóрое и пятое места и проложившие тем самым путь к победе своему коллективу в командном зачете. Армянских спортсменов отличали смелость и мастерство выполнения поворотов на больших скоростях.

В гонке 2 × 10 км первое место выиграл представитель Белоруссии Б. Радько.

Интересно отметить, что в число призеров не попал ни один представитель команд Москвы и РСФСР, хотя в распоряжении этих коллективов имеется отличная материальная часть.

Борьба в следующем номере программы — заездах скутеров СА-250 — еще больше обострилась. От Москвы здесь выступали неоднократные чемпионы и рекордсмены страны Г. Пенько и В. Петрухин.

В этом классе к участию в соревнованиях допускались суда только с отечественными или самодельными двигателями, поэтому выступление Пенько и Петрухина — инженеров-машиностроителей, создавших в прошлые годы своими силами ряд гоночных двигателей, ожидалось с особым интересом. Однако москвичи выполнили свою задачу лишь наполовину: успех В. Петрухина, бывшего первым на обеих дистанциях и награжденного призом журнала «Смена», не сумел подкрепить Г. Пенько, оказавшийся за чертой призеров. Самоотверженно боролся за победу в этом классе украинский гонщик Лебедь, выступавший на самодельном моторе. Дважды лидировал он в заездах, но оба раза его постигала неудача: спортсмен никак не мог приноровиться к химкинской волне и вылетал из скутера.

В командном зачете гонки в классе СА-250 принесли успех латышам, которые заняли три призовых места. Особенно следует отметить Я. Витолиньша, выступавшего на судне с форсированным двигателем «Москва».

После двух номеров программы лидерами оказались команды Армении и Латвии. Причины бурного натиска периферийных команд и молодых спортсменов кроются, с одной стороны, в росте массовости, а с другой — в улучшении материальной части. Теперь моторы «Дельфин» уже не редкость в большинстве периферийных команд. Новая современная техника привела к росту средних скоростей, которые неуклонно приближаются к рекордным.

Заезды мотолодок МА-250 выдвинули в группу лидеров еще одну команду — спортсменов Ленинграда. На обеих дистанциях от начала и до конца лидировали Ю. Смирнов и З. Атаманова, награжденные призом журнала «За рулем». За второе место упорно боролись тульские спортсмены — супруги Кузнеченко и латыши А. Луропс и Я. Аколов. В десятикилометровых гонках туляки пришли вторыми, проиграв ленинградцам всего лишь несколько секунд, а в километровке вынуждены были довольствоваться третьим местом. Все эти три экипажа выступали на моторах «Москва».

Борьба за победу в технических видах спорта, как известно, начинается задолго до решающих заездов. У верстака, за чертежным столом развивается заочный поединок технических идей, инженерного чутья и спортивного опыта.

Непрерывен и беспокоен был поиск новаторов, занятых решением проблемы скорости. Лидеры соревнований при технической подготовке моторов, наряду

Победители заезда на 10 км на моторных лодках механик Ю. Смирнов и водитель З. Атаманова.





с увеличением окон, повысили степень сжатия до 8—8,5 и прибегли к полировке газовоздушных трактов и подводиой части. Ленинградцы в целях сокращения потерь мощности при трении сняли откачивающую помпу, а туляки пошлн еще дальше, удалив шестерню заднего хода и крыльчатку. Кроме того, тулякн отказались от пружинной подвескн мотора, заменив ее на жесткую. Это позволило им всегда сохранять точность установки двигателя относительно корпуса, что, как известно, положительно влияет на тягу винта.

Наиболее значительиой переделке подвергли свой мотор латыши. Онн дополнительно расточили диффузор, изменили редукцию, ввели дополнительиый канал охлаждения в зоне свечи и установилн масленку для смазки коренного подшипника.

Одиако решающими факторами, повлиявшими на исход борьбы в группе лидеров, по-прежиему были тщательность и качество общей подготовкн материальной части, ее безотказность.

Особо следует сказать о глиссерах, которые принадлежат к сравнительно мало распространенному у нас типу судов. При сооружении их приходится сталкнваться с рядом инженерных проблем, поэтому заезды глиссеров представлялн помимо чисто спортивного и технический интерес.

К сожалению, подавляющее большинство их было переделано из скутеров. Нежелание и боязнь разрабатывать новые типы корпусов для глнссеров, повидимому, являются одной из прнчин скромных результатов, показанных на этих судах.

В финальных соревнованиях вообще удалось познакомиться только с двумя новыми оригинальиыми типами корпусов — скутером конструкцнн Кременчугского клуба ДОСААФ, на котором выступал В. Ридер, и глиссером Крашенникова (Ленинград). Оба корпуса представляют безусловный интерес, особенно скутер, который, как показали сравнительные испытання, по своим ходовым качествам превосходит лучшне иностранные образцы.

Когда были подведены итоги спортивной борьбы, оказалось, что победила команда Армении, на втором месте — спортсмены Ленннграда, на третье вышли украинцы.

Б. ГИБНЕР.

На снимках: вверху — напряженный поединок скутеристов, внизу — мотолодки в предстартовой зоне.

Фото В. ДОВГЯЛЛО.

ОБ ЭТОМ НЕЛЬЗЯ УМАЛЧИВАТЬ

Соревнования водномоторников, входившне в финал Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта, собрали в Москве сильный состав. Они ожидалнсь периферийными спортсменами как большой праздник, как экзамен на спортивную зрелость и как своеобразные курсы, где можно поучиться не только мастерству вождения судов, но и организации соревнований. К сожаленню, этот праздник был испорчен.

Руководители Центрального Морского клуба ДОСААФ безответственно отнеслись к подготовке этого первенства. Например, комендант соревнований, работннк клуба Меркулов нн разу не соизволил почтить их своим присутствием. Начальннк дистанции Романов не был в состоянии познакомить судей с «голубой трассой», потому что сам не знал ее. В результате на первом же этапе в классе СИ-175 по вине судей большинство участников вместо пяти кругов, прошло лишь четыре. В этих условиях определить победителя не представлялось возможным, и заезд пришлось переиграть на следующий день. Романов был отстранен, но сменивший его другой представитель морского клуба Калинин оказался не лучше своего предшественника. По его вине старты задержнвались на час и даже больше: то не оказывалось ракет, то на дистанции не было «чистой» воды, то никак не удавалось разыскать представителей спасательной службы.

Судьи 1-й и 2-й категории, выделенные клубом, оказались явно не на высоте положения. Так, судья при участниках Винников не знал своих обязанностей, и кроме того, позволил себе явнться на соревиования в нетрезвом виде.

Много нареканий вызвала работа спасательной службы. Членами главной судейской коллегнн приходилось буквально упрашнвать ее представителей вовремя явиться на старт соревнований. Но это мало помогало. Спасатели, не счнтаясь ни с кем, каждый день задержнвали начало соревнований. Кроме того, оии продемонстрировалн полиое неумение подойти к спортсмену, терпящему бедствие — всякий раз они создавали большую волну. В один из дней прншлось временно прекратить гонкн из-за плохой работы спасательной службы.

В результате главная судейская коллегня оказалась в трудном положенин и тоже не смогла избежать в своей работе ошнбок.

Недостатки в организации соревнований нервировали участников и, безусловно, отразились на спортивных результатах. Следует сказать, что во время соревноваиий не было налажено пнтание спортсменов. Ответственный за этот участок работы тов. Баранов почти не показывался на соревнованиях. Ему же было поручено организовать отъезд спортсменов. Но ои даже не подал заявки на железнодорожные билеты.

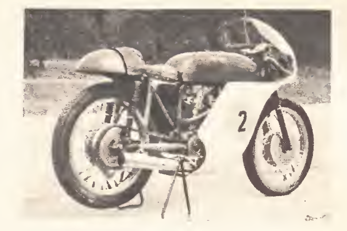
Может быть, много заботы организаторы проявили о зрителях? Нет, и этого сделано ие было. Никто не позаботился дать о соревиованиях своевременную информацию, организовать радиорепортаж и острая спортивная борьба на воде проходила, можно сказать, при совершенно пустых трибунах.

Огорчительный урок преподнеслн любителям водно-моторного спорта организаторы соревнований в Хнмках. Остается надеяться, что подражать такому примеру никто не захочет.

Л. ЛАГНО,
судья республиканской категории, качальник Тернопольского морского клуба ДОСААФ.



НОВЫЕ



Б. КАРМАНОВ,

ведущий конструктор ЦКЭБ мотоциклостроения

СОВЕТСКИЕ ГОНОЧНЫЕ МОТОЦИКЛЫ

Два года тому назад ЦКЭБ мотоциклостроения изготовило первые опытные образцы нового гоночного мотоцикла С-259 (класс до 250 см³), созданного в содружестве советскими и чехословацкими специалистами.

На этих мотоциклах не раз весьма успешно выступали советские гонщики в сезоне 1960/61 г. Так, заслуженный мастер спорта Николай Севостьянов дважды выиграл звание чемпиона СССР по шоссейно-кольцевой гонке и завоевал первое место в международных соревнованиях на таллинской и рижской трассах.

На базе мотоцикла С-259 в 1960 году ЦКЭБ спроектировало и изготовило первые образцы мотоцикла С-360 (класс до 350 см³), которые также хорошо зарекомендовали себя на всесоюзных и международных соревнованиях.

Увеличение рабочего объема с 247 до 347 см³ получено за счет большего хода поршня и диаметра цилиндров. Поэтому кривошипно-поршневая группа двигателей С-259 и С-360 не взаимозаменяемы.

Больший рабочий объем двигателя С-360 потребовал изменения диаметров клапанов и диффузора карбюраторов. Увеличение мощности, крутящего момента и скорости двигателя заставило усилить сцепление, увеличить шаг цепи и изменить передаточное число задней передачи, а также применить шины большего размера.

Все остальные узлы обоих мотоциклов взаимозаменяемы.

Поскольку конструкции мотоциклов С-360 и С-259 аналогичны, расскажем лишь об устройстве базового С-259. Параметры, неодинаковые для мотоциклов, приведены ниже.

Двигатель С-259 — двухцилиндровый с двумя верхними распределительными валами. Алюминиевые цилиндры выполнены раздельно, расположены они поперек оси рамы мотоцикла и наклонены вперед под углом 10° к вертикальной оси. В цилиндры запрессованы гильзы из высоконикелевого чугуна, обладающего большой износостойкостью. Картер является общим для двигателя, коробки передач и сцепления, в его нижней полой части находится резервуар для масла. Преимущества такого картера: меньший вес, снижение центра тяжести мотоцикла, ускорение прогрева масла при запуске двигателя. Картер состоит из трех частей и двух крышек, имеющих разъемы вдоль оси рамы мотоцикла и отлитых из магниевого сплава.

Коленчатый вал двигателя — двухколенный, трехопорный. Он собирается из четырех частей, соединяемых торцовыми шлицами, и стягивается тремя болтами с дифференциальной резьбой.

В большой головке шатуна применен двухрядный роликовый подшипник с сепаратором из дюралюминия. Ролики работают, с одной стороны, по кольцу, надетому на каждый кривошипный палец коленчатого вала, а с другой — по телу шатуна. Шатуны — стальные (усиленные), полированные, с бронзовыми втулками в малых головках. Поршни двигателя сделаны из жаростойкого алюминиевого сплава и отлиты в кокиль. Каждый поршень снабжен двумя компрессионными, одним маслосъемным кольцами и соединен с шатуном плавающим пальцем.

Привод механизма газораспределения осуществляется от коленчатого вала тремя цилиндрическими и семью коническими шестернями. Вращение от нижних шестерен распределения, размещенных в картере двигателя, передается наверх к шестерням, смонтированным в картере распределительного механизма при помощи вертикального вала, ось которого параллельна осям цилиндров. Вал соединяется с ведомой нижней конической шестерней эвольвентными шлицами. В верхней части он имеет коническую шестерню, выполненную за одно целое с ним и входящую в зацепление с конической шестерней, изготовленной так же за одно целое с задним распределительным валом. Вращение от него к переднему валу передается двумя коническими шестернями, хвостовики которых образуют горизонтальный вал.

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

	С-259	С-360
Вес мотоцикла (сухой) в обтекателе кг.	125	130
Наибольшая скорость в обтекателе км/час	190	210
Диаметр цилиндра и ход поршня	55 × 52	62 × 57,6
Степень сжатия	10.7—11.0	10,7—10,8
Максимальная мощность двигателя	38—39 л. с. при 11 500—11 900 об/мин.	50,5—50,6 л. с., при 10 100—10 200 об/мин.

Таким образом, коническая шестерня заднего распределительного вала входит в зацепление еще с двумя коническими шестернями (вертикального и горизонтального валов) и является по отношению к ним промежуточной (паразитной). Оба хвостовика шестерен горизонтального вала соединяются между собой при помощи муфты с эвольвентными шлицами и вращаются в двух бронзовых втулках. Каждый распределительный вал вращается на четырех шарикоподшипниках, и на нем монтируются по два кулачка. Впускные и выпускные кулачки имеют различные профили, а потому они невзаимозаменяемы.

Кулачки прикреплены к муфтам с помощью цилиндрического штифта и гайки. Муфта насаживается на конус распределительного вала и затягивается той же гайкой. Ослабив ее, можно поворачивать муфту относительно распределительного вала и тем самым ставить кулачок в нужное положение. Так обеспечивается точность установки и перестановки фаз газораспределения.

Картер распределительного механизма крепится к двум раздельным головкам цилиндров винтами и болтами. Обе головки в сборе с картером механизма распределения монтируются на двигатель как одно целое.

Выпускные клапаны двигателя выполнены из жаростойкого сплава, впускные — из титанового. Клапаны работают в бронзовых направляющих. Клапанные пружины — двойные, цилиндрические. Управление клапаном от кулачка производится одноплечим рычагом (рокером) через шарик, срезанный с нижней стороны. Регулировка зазора в клапанах осуществляется подбором таких шариков, имеющих разную высоту среза. На торец штока клапана надет колпачок из закаленной стали. Для повышения износостойкости трущиеся поверхности рокеров и кулачков наплавлены сормайтом.

Система смазки двигателя С-259 циркуляционная с сухой кривошипной камерой. Циркуляция масла обеспечивается двухступенчатым шестеренчатым насосом, смонтированным в правой крышке картера. Масло забирается из маслорезервуара через сетчатый фильтр с крупной сеткой и, пройдя маслонасос, прокачивается через другой фильтр с более мелкой сеткой, размещенный в правой крышке картера. Затем путь масла разветвляется: часть смазки подается по сверленым каналам к вкладышу средней опоры коленчатого вала и идет в два маслоуловительных кольца, приклепанных к обеим средним щекам коленчатого вала. Далее масло центробежной силой нагнетается по сверлению в кривошипном пальце каждой из щек и через паз, образованный срезанной частью зуба торцовых шлиц, поступает к кольцевой канавке, выполненной на внутренней поверхности кольца роликового подшипника большой головки шатуна. При этом в маслоуловительных кольцах происходит очистка масла (центрофугирование). Из кольцевой канавки масло нагнетается через ряд радиальных сверлений в кольце на беговую дорожку роликов.

Другая часть масла подается вверх по шлангу к картеру распределения. Здесь под давлением смазываются втулки шестерен горизонтального вала и рокеров, а также трущиеся поверхности кулачков и рокеров.

Все остальные узлы и сопряжения двигателя смазываются разбрызгиванием и самотеком.

Из верхней части двигателя масло стекает в маслорезервуар картера по двум трубкам, расположенным впереди цилиндров. Вторая ступень маслонасоса откачивает масло из кривошипной камеры картера в маслорезервуар. При этом масло подается по сверленным каналам в верхнюю часть полости коробки передач и попадает на ее шестерни. На нижней стенке полости сделан паз и отверстие для стока масла в маслорезервуар. Поскольку шестерни коробки передач не погружены в масло, гидравлические потери отсутствуют.

Для определения необходимого уровня масла в резервуаре в правой части картера имеется контрольное отверстие.

Система зажигания в новых гоночных мотоциклах питается от аккумуляторной батареи, работающей на разряд. Для ускорения процесса сгорания каждая головка цилиндра снабжена двумя свечами. Поэтому применен прерыватель с двумя молоточками и две двухискровые катушки. На двигателе установлены высококалильные свечи ТО, 85 или ТОБ с десятимиллиметровой резьбой ввертной части, длина которой равна 18 мм. Прерыватель выполнен в виде отдельного агрегата на самостоятельных опорах. Он имеет передаточное отношение привода 1 : 2, расположен на правой крышке картера и приводится во вращение от промежуточного вала распределения.

Система питания состоит из двух прямоточных карбюраторов и одной отдельной поплавковой камеры. На С-259 применены карбюраторы К-99С с диаметром диффузора 28 мм, а на С-360—К-99М (30 мм). Топливный бак изготовлен из листового алюминия и крепится к раме мотоцикла на подушках резиновыми кольцами.

Для контроля числа оборотов двигателя мотоцикл имеет тахометр.

Крутящий момент от двигателя передается двумя цилиндрическими шестернями с передаточным числом 2,385. **Многодисковое сцепление**, работающее в масляной ванне (трущаяся пара — пластмасса по стали), снабжено пятью нажимными цилиндрическими пружинами.

На мотоцикле применена шестиступенчатая, трехходовая **коробка перемены передач** (без прямой передачи), имеющая два вала. Шестерни коробки передач, не связанные жестко с валами, вращаются на роликовых подшипниках. Передаточные числа коробки передач: 2,154; 1,563; 1,279; 1,10; 1,00; 0,909.

Включение передач производится посредством кулачков и пазов, выполненных непосредственно на шестернях. Последние вместе с кулачками передвигаются по шлицам валов тремя вилками, управляемыми барабаном с тремя фигурными пазами (в них входят выступы вилок). Фиксация передач обеспечивается пружинным фиксатором, который входит в соответствующие углубления барабана.

Задняя силовая передача — цепная, открытая. Регулировка натяжения цепи производится смещением оси заднего колеса при помощи натяжек.

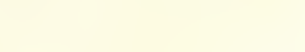
Ходовая часть. В новых гоночных мотоциклах применена двойная трубчатая рама (закрытая, сварная). Телескопическая передняя вилка снабжена гидравлическими амортизаторами. Задняя подвеска — рычажная с качающейся вилкой. Элементами подрессоривания задней подвески являются цилиндрические пружины, размещенные в корпусах гидравлических амортизаторов. Пружины не закрыты кожухами, что улучшает охлаждение амортизаторов. Для создания переменной жесткости наружный диаметр пружин прошлифован на конус.

Колеса мотоциклов не взаимозаменяемы и имеют дюралюминиевые обода. Ступицы колес отлиты из магниевого сплава. В тормозных барабанах запрессованы чугунные гильзы, причем сами тормоза — двухколодочные, двухкулачковые (самозатормаживающиеся). Для лучшего охлаждения тормозного барабана ступицы колес снаружи оребрены. Кроме того, на переднем тормозе есть еще заборник воздуха.

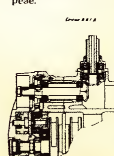
Мотоцикл имеет седло-подушку из губчатой резины и снабжен обтекателем из стеклопластика, выполненным в соответствии с правилами ФИМ.

Таковы в общих чертах основные особенности новых гоночных мотоциклов, которые, как показали соревнования, могут успешно соперничать с мотоциклами зарубежных фирм.

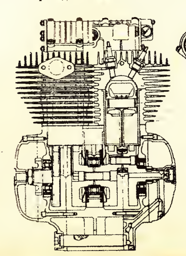
Общий вид двигателя С-259.

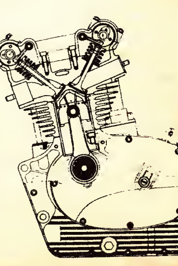


Привод маслонасоса и механизма газораспределения в разрезе.



Разрез двигателя С-259.





УХОД ЗА ПЕРЕДНЕЙ ПОДВЕСКОЙ

Иногда автомобиль стремится перемещаться вправо или влево от направления движения, что заставляет водителя прикладывать дополнительное усилие к рулевому колесу. Это явление, называемое уводом, обычно вызывается (при отсутствии повреждения передней подвески и рамы) большой разницей в углах развала и продольного наклона оси поворотной стойки правого и левого колес и может быть устранено регулировкой углов. Как установить, требуется ли устранить увод?

Когда автомобиль движется по правой стороне дороги, из-за поперечного уклона дорожного полотна, его будет слегка уводить вправо. Такое явление закономерно. Но если и при движении по дороге горизонтального профиля или по осевой линии наблюдается увод, тогда необходимо пересадить пассажиров с одной стороны на другую и определить, что это даст. Если увод прекратится, — регулировка не нужна, если же он продолжается в сторону, свободную от пассажиров, рекомендуется произвести соответствующую регулировку.

Надо только помнить, что автомобиль уводится в сторону колеса, имеющего больший угол развала и меньший угол продольного наклона оси поворота. В случае, если регулировка углов развала оказывается недостаточной, иногда приходится с целью уменьшения угла про-

Рис. 1. Нижний шарнир стойки передней подвески (левый).

дольного наклона оси поворота, устанавливать эксцентриковую втулку меткой назад (положение 4 на рис. 1). На рис. 1 показаны четыре положения метки, которым соответствуют значения углов развала и продольного наклона оси поворота, представленные в таблице.

Параметры	Положение метки			
	1	2	3	4
Угол развала колеса	Минимальный	Средний	Максимальный	Средний
Угол продольного наклона оси поворота колеса	Средний	Максимальный	Средний	Минимальный

Тщательное уравновешивание колес — фактор, от которого зависит как срок службы шин, так и управляемость автомобиля. При максимальной скорости движения колеса автомобиля «Москвич» делают свыше 900 об/мин. Ввиду больших центробежных сил, дисбаланс колес вызывает опасные вибрации, которые могут привести к их «вилянию».

Обычно «виляние», ощущаемое прежде всего на рулевом колесе, появляется в диапазоне скоростей от 60 до 75 км/час при движении по хорошей дороге. Его необходимо сразу же устранить, поскольку вибрации вредно отражаются на деталях подвески и рулевого управления и делают езду на автомобиле небезопасной.

Причиной вибраций являются плохо сбалансированные передние колеса, причем большее влияние имеет левое колесо, расположенное ближе к сошке рулевого управления. Когда обнаружилось «виляние», следует осмотреть колеса с внутренней стороны, так как причиной его может быть комок грязи, прилипший к диску. У автомобилей с большим пробегом это явление усугубляется повышенными зазорами в резьбовых шарнирах передней подвески и шарнирах рулевых тяг. Иногда этот дефект вызывается слабой затяжкой гаек пальцев стойки (рис. 2), и после их подтяжки (вследствие повышения силы трения в шарнире) устраняется.

Не следует опасаться при этом некоторого повышения усилия на рулевом колесе. После очень небольшого пробега автомобиля, усилие вновь станет нормальным. Устранять таким путем «виляние» можно лишь при небольшом дисбалансе передних колес, и только тщательное уравновешивание их полностью устранит это явление.

Балансировочные грузики надо располагать по возможности симметрично с наружной и внутренней сторон колеса.

Изменение положения эксцентриковой втулки резко нарушает схождение колес. Поэтому после каждой регулировки угла развала необходимо тщательно отрегулировать их схождение.

При прогибах подвески величина схождения изменяется. В связи с этим регулируют его, когда на переднем сиденье находятся два пассажира. После законтривания гаек правой рулевой тяги нужно обязательно вновь проверить величину схождения. Нужно иметь в виду, что при сильном ударе передним колесом, например о бортик тротуара, можно погнуть нижние рычаги или детали рулевого привода и нарушить схождение. В этом случае даже после регулировки и установления правильной величины схождения может наблюдаться ненормальный износ деталей передней подвески и рулевого привода, устранить который можно будет только после замены поврежденных деталей.

Если требуется увеличить угол развала на автомобиле с большим пробегом и отсутствием запаса регулировки не только в нижнем шарнире (эксцентриковая втулка повернута меткой внутрь), но и на оси верхних рычагов (ось повернута так, что резьбовые цифры смещены наружу), то в виде исключения допускается смещение крепежных отверстий относительно оси резьбовых цапф на оси верхнего рычага до 3—4 мм. В этом случае надо заварить отверстия в бобышках и просверлить новые. Можно таким же способом сместить отверстия во фланце верхнего шарового шарнира. Удлинять каким-либо способом верхний рычаг или смещать отверстия для крепления оси нижних рычагов на поперечине подвески недопустимо.

В регулировочном узле нижней опоры стойки передней подвески иногда наблюдается провертывание эксцентриковой втулки относительно опоры (см. рис. 2). Это самопроизвольное проворачивание втулки резко нарушает схождение колес, что в свою очередь приводит к быстрому износу шин передних колес. Причины такого дефекта кроются главным образом в недостаточной затяжке гайки 5 (торцовые зубья втулки и опоры неплотно входят в зацепление) и в плохом прохождении смазки в зазор между пальцем стойки и втулкой. Втулка из-за отсутствия смазки, проникновения грязи и коррозии начинает провертываться заодно с пальцем стойки, истирая фиксирующие зубья. Для сохранения последних также важно при регулировке отпускать гайку 5 настолько, чтобы торцовые зубья вышли из зацепления и не могли истираться при поворачивании в момент регулировки.

На рис. 3 показан нижний шарнир со стальной эксцентриковой втулкой 3 (вместо латунной) и дополнительной текстолитовой шайбой 4, устанавливаемых на автомобиле «Москвич-407» с мая 1960 г. При смазывании нижнего шарнира смазка должна выходить из-под обоймы 4 (см. рис. 2) и из-под упорного кольца 6 (см. рис. 3). Если она выходит между опорой и фланцем эксцентриковой втул-

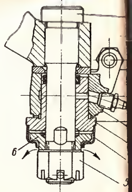


Рис. 2. Нижний шарнир стойки с латунной регулировочной втулкой: 1 — палец стойки; 2 — опора стойки; 3 — эксцентриковая втулка; 4 — обойма; 5 — гайка пальца стойки; 6 — упорное кольцо.

Продолжение. См. статью того же автора в «За рулем» № 8 за 1961 г.

„МОСКВИЧА"

ки по торцовым зубьям, рабочие поверхности не смазываются. В данном случае требуется немедленно разобрать соединение и устранить неисправность.

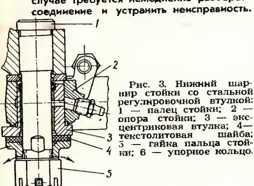
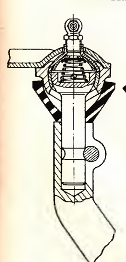


Рис. 3. Нижний шарнир стойки со стальной регулировочной втулкой: 1 — палец стойки; 2 — опора стойки; 3 — эксцентриковая втулка; 4 — текстолитовая шайба; 5 — гайка пальца стойки; 6 — упорное кольцо.

Если нижний шарнир стойки передней подвески полностью нагружен весом передней части автомобиля, то верхний — освобожден от нагрузки (кроме незначительного веса верхнего рычага). На него действует лишь постоянная боковая сила, прижимающая палец шарнира к гнезду по направлению к середине автомобиля (рис. 4), а также периодические реакции от тормозных сил.

Рис. 4. Верхний шаровой шарнир с новым резиновым чехлом.



Вот почему срок службы шарнира при нормальной эксплуатации превышает 40 тыс. км. Ввиду же того, что износ является односторонним (по внутренней части сферы пальца и вкладыша, показанной на рис. 4 толстой черной линией), долговечность шарнира можно увеличить, повернув его на 180° по вертикальной оси.

Иногда делают неверный вывод о преждевременном чрезмерном износе шарового шарнира на том основании, что при покачивании рукой за колесо раздается стук. Между тем он вполне закономерен и объясняется конструктивным осевым зазором пальца в шарнире. При движении автомобиля этого стука никогда не бывает, так как усилие пружины (25 кг/см) во много раз превышает вес верхнего рычага.

В феврале 1961 года Московский завод малолитражных автомобилей изменил уплотнение верхнего шарового шарнира. Вместо набора стальных шайб с поджимной пружиной, которые были недостаточно износостойки, теперь применяется резиновый грязезащитный чехол. При установке его, болты крепления шарнира к верхнему рычагу должны быть перевернуты (головками вниз), во избежание истирания чехла о гайки и выступающие концы болтов.

В отдельных случаях при длительной эксплуатации автомобиля на плохих дорогах наблюдается некоторая осадка пружины передней подвески. В данном случае, если нет новой пружины, можно подкладывать под верхний торец старой пружины стальные шайбы (толщиной 10—15 мм). При этом передняя часть автомобиля поднимается на 20—30 мм.

Иногда кажется будто бы амортизаторы не работают на сжатие. Необходимо иметь в виду, что при ходе сжатия любой подвески работает упругий элемент (рессора, пружина или торсион) и усилие амортизаторов должно быть в 4—5 раз меньше, чем при ходе отдачи.

При действительной потере усилия хода сжатия можно рекомендовать подтянуть гайку резервуара специальным ключом (показанным в заводской инструкции). Если такая подтяжка не даст результатов, тогда амортизатор надо заменить.

Срок службы резиновых втулок оси нижних рычагов подвески находится в пределах 40—50 тыс. км. Для нормальной работы передней подвески необходимо, чтобы изношенные втулки были заменены новыми. Кустарное изготовление их, ввиду высоких требований к качеству резины, совершенно недопустимо.

Как показали испытания и опыт эксплуатации автомобилей, шины новых моделей М-57 и М-59, устанавливаемые на автомобиле «Москвич» с начала 1960 г. (производства Московского шинного завода) по износостойкости значительно превосходят шины прежней модели М-45. Это объясняется как измененной их конструкцией (более плоский и широкий протектор с улучшенным рисунком и увеличенной глубиной), так и применением лучшей рецептуры резиновых смесей и других материалов.

Даже в тяжелых эксплуатационных условиях на автомобилях «Москвич-407» — такси, средний пробег шин моделей М-57 и М-59 по сравнению с пробегом шин прежней модели М-45 увеличился более чем в 1,5 раза, и достигает 37 тыс. км, а в отдельных случаях 50 тыс. км и выше.

Инж. И. НОВОСЕЛОВ.

Как стать шофером-испытателем?

С таким вопросом в редакцию обратились несколько читателей. Письмо одного из них т. Голобородова К. П. из села Васильевка Одесской области мы направили в Научно-исследовательский автомобильный и автомоторный институт (НАМИ) руководителю лаборатории испытаний легковых автомобилей С. А. Лаптеву. Ниже публикуется его ответ.

Шофер-испытатель должен быть вполне грамотным человеком, с образованием не ниже 7 классов, а желательно — 10 классов. Это требуется для того, чтобы он мог точно и ясно записать свои наблюдения, показания приборов, установленных на автомобиле, свободно пользоваться технической литературой и т. д.

Испытателю автомобилей необходимы такие качества, как внимательность, наблюдательность, аккуратность, находчивость, быстрота реакции.

Нужно также уметь хорошо управлять автомобилем, так как испытания нередко проводятся в тяжелых дорожных условиях и на высоких скоростях.

Испытатель должен разбираться в конструкциях автомобилей, отчетливо представлять себе принципы действия и схему устройства сложных агрегатов. Это, конечно, приобретается по мере накопления опыта, в результате систематического повышения своих знаний. Один из лучших способов ознакомления с конструкциями автомобилей — это поработать слесарем на разборке, ремонте и сборке испытываемых автомобилей.

Таким образом, если у вас есть достаточная общеобразовательная подготовка и желание стать водителем-испытателем, то можно начать свою деятельность в этой области, поступив на работу в цех испытания автомобилей какого-либо автозавода. Если же подготовка недостаточна, то поступив на работу в указанный цех или вообще на автозавод, необходимо продолжить учебу.

Какие бывают испытания новых автомобилей? В основном, — заводские и приемочные. Испытания серийно выпускаемых автомобилей бывают контрольные (краткие и длительные), испытания на долговечность (прочность, надежность и износостойкость), эксплуатационные, а также научно-исследовательские и специальные.

При испытании определяются основные эксплуатационные качества автомобилей: динамика, топливная экономичность, устойчивость, маневренность, проходимость, комфортабельность, долговечность, удобство управления и обслуживания и т. д.

С методикой испытаний можно познакомиться подробнее по специальной литературе. В НАМИ есть брошюры по дорожным испытаниям автомобилей на долговечность (труды НАМИ, выпуск 16) по испытаниям на топливную экономичность (труды НАМИ, выпуск 2) и по испытаниям автопоездов (труды НАМИ, выпуск 27), а также ГОСТ 6875—54 и ГОСТ 6905—54 на методы контрольных испытаний легковых и грузовых автомобилей. Запросить их можно по адресу: Москва А-183, Автомоторная ул., 2, НАМИ, отдел технической информации.

С. ЛАПТЕВ,
руководитель лаборатории дорожных испытаний автомобилей НАМИ.

СТОЛЫ ДЛЯ РАЗБОРОЧНО-СБОРОЧНЫХ РАБОТ

Успешное проведение разборочно-сборочных работ по программе подготовки шоферов во многом зависит от правильного планирования и четкой организации этих занятий. Практика показала, что с наибольшей пользой они проходят тогда, когда хорошо подготовлено рабочее место, имеются необходимые приспособления и инструмент, а курсант «вооружен» подробным руководством — инструктивно-технологической картой.

В учебном комбинате г. Омска для выполнения разборочно-сборочных работ силами учащихся и преподавателей созданы специальные столы, которые как бы объединили в себе эти три непременных условия. Нами изготовлено 12 таких столов по всем основным разделам программы. Использование их в учебном процессе дало возможность значительно повысить качество подготовки будущих водителей, углубить их знания по устройству и работе механизмов и приборов автомобиля.

Что представляют собой эти столы? Каждый из них высотой 800 мм и длиной 1500 мм имеет откидную крышку, на внутренней стороне которой размещены плакат и схема той или иной системы двигателя или механизма автомобиля, инструкционная карта, задания для каждого курсанта и всей бригады в целом, контрольные вопросы. В углублении под крышкой установлены макеты, приборы для практической работы, измерительный и монтажный инструмент. Один из таких столов по теме «Приборы зажигания» можно видеть на снимке и чертеже.

Кроме разборочно-сборочных работ оборудование столов позволяет проводить некоторые работы технического обслуживания механизмов и приборов автомобиля, контрольные работы в конце курса обучения.

Регулировочные работы курсанты поочередно выполняют на укомплектованном автомобиле, находящемся в этом же классе.

Как мы проводим практические занятия? Учебная группа разбита на бригады по 3 человека. У каждого стола работает одна бригада курсантов. Благодаря заранее составленному графику, который вывешен в классе, учащиеся знают дату выполнения ими каждой работы и номер контрольного задания. Отчет о проделанной работе записывается в специальных тетрадях, которые поступают к преподавателю для проверки.

Такая система проведения занятий позволяет одному преподавателю вести урок с группой в количестве 36 человек. На выполнение каждого задания отведено 4 учебных часа, и следовательно, для осуществления всего комплекса работ потребуется 48 часов (12 учебных дней).

Применение описанного приспособления дает возможность проделать все работы по сборке и разборке механизмов каждому курсанту, полно и точно оценить их знания, повысить заинтересованность и дисциплину учащихся. По нашему мнению, такие столы для выполнения практических работ могут быть рекомендованы для всех автомотоклубов и автошкол страны.

А. ПОЗДЕЕВ,
преподаватель.

Омск.

СТОЛ № 6. ПРИБОРЫ ЗАЖИГАНИЯ

1 — задание № 1, 2 — задание № 2, 3 — плакат «Порядок установки зажигания», 4 — контрольные вопросы, 5 — плакат «Приборы зажигания», 6 — задание для всей бригады, 7 — схема «Приборы зажигания», 8 — задание № 3, 9 — запальная свеча, 10 — катушка зажигания, 11 — прерыватель-распределитель, 12 — выключатель зажигания, 13 — конденсатор, 14 — аккумулятор, 15 — амперметр, 16 — выключатель зажигания, 17 — катушка зажигания, 18 — прерыватель-распределитель, 19 — провода высокого напряжения, 20 — запальные свечи, 21 — головка цилиндров, 22 — выключатель стартера, 23 — коробка с приборами зажигания для разборки.

Примечание. Все приборы зажигания взяты с автомобиля ГАЗ-51; приборы 9—13 даны в разрезе, а 14—22 соединены в цепь.

Фельетон

ИСПОВЕДЬ

Говорят, очковтирателям трудно живется. Так-то оно так, однако ж, если судить по мне, — не всем. Находятся еще такие руководители, которые смотрят на разные манипуляции словно бы сквозь пальцы. Тут-то и втирай очки, не мешкай...

Кой-какими мыслями на этот счет я давно собирался поделиться. Да все недосуг было. Но вот меня в очередной раз — как бы это выразиться? — попросили уйти. Теперь есть время. Так и подмывает написать, поблагодарить добрых людей, которые не оставили меня в беде.

Прежде всего о моем стиле работы. Он у меня — порочный. Об этом прямо так и сказано в приказе, где мне был объявлен строгий выговор за нарушение финансовой дисциплины при подготовке шоферов на фабрике имени Боженко. Затем меня оттуда уволили. Ну, думал, пропаду совсем с таким стилем работы, но... опасения мои оказались напрасными. Нашлись-таки добрые души, и оказался я вскорости не где-нибудь, а в самой Академии наук Украинской ССР. При тамошней первичной организации ДОСААФ были созданы курсы по подготовке шоферов. И кому, вы думаете, было предложено взяться за это дело? Мне, именно мне, Роману Феликсовичу Кубяку.

Председатель комитета ДОСААФ Академии товарищ Дашеневич сразу полюбил меня и проникся полным ко мне доверием. Я был и руководителем курсов, и преподавателем, и финансовую отчетность вел, и отвечал за материальные ценности. Я же самолично выписывал путевые листы и являлся кассиром. Представляете, как я развернулся? Ведь количество получаемых денег зависело целиком и полностью от меня самого. Можно сказать, самому себе выдавал зарплату!

Операции мои были просты. Организовали, к примеру, мы две группы по подготовке шоферов-профессионалов и шоферов-любителей. Зарегистрировали их в ГАИ и в райкоме ДОСААФ. Все, как полагается. Но во время учебного года создали еще две платные группы. Набрали курсантов со стороны — ведь всегда есть желающие получить права водителя. Об этих группах мы уже в известность никого не ставили. Стоит ли беспокоить начальство из-за такого пустяка! Занимаются курсанты вместе. И им хорошо, и нам, вроде бы, неплохо. В самом деле, курсанты исправно вносили плату за обучение старостам, старо-

ПРОХОДИМЦА

сты передавали деньги мне, а я... Вот тут-то и кроется вся гениальная простота моего решения. Я предусмотрительно упразднил журналы посещаемости. Так сказать, отменил за ненадобностью. Кто ходит на занятия, сколько человек в группе? — никто не знал. Единственным документом была моя собственная записная книжка. Маленькая такая. А что я в ней писал — это мое личное дело. Тем более, что отчета от меня все равно никто не требовал.

Большие у меня были права! Товарищ Дашеневич даже трудовое соглашение со мной заключил (хотя я числился инструктором-общественником), чтобы я проводил различные проверочные занятия. Особенно он меня ценил за универсальность. Во всех вопросах я у него был дóка. Выяснилось, например, что машины, на которых проводились занятия по практическому вождению, нуждаются в срочном ремонте. Конечно, можно было бы их направить на ремзавод. Но зачем, когда у меня есть хорошие дружки-мастера? Специалисты не первого класса, но уж и не подведут.

И вот у меня 1135 рублей наличными да на 273 рубля запасных деталей. Вызываю упомянутых мастеров — Сушко и Чевыкалова, договариваемся обо всем по-джентельменски, без бюрократизма, так сказать, а вернее — без составления дефектной ведомости. И что вы думаете? Автомобили были отремонтированы в срок, а что касается качества, то ведь известно, что курсанты все равно со временем приведут их в прежнее состояние.

Вот беда только — ревизия приехала. Разговоры всякие начались. Казначей отчета потребовал. А откуда у меня оправдательные документы? Мне ведь и так доверяли. За 500 рублей, например, до сих пор не могу отчитаться. Не могу — и все тут.

Плохо бы мне пришлось. Да заступились за меня ответственные люди: и товарищ Дашеневич, спасибо ему, и председатель Сталинского райкома ДОСААФ товарищ Кожуховский совместно с инструктором горкома Общества товарищем Поткиным. Видно, понимают люди, какой я ценный работник...

К сему **Роман Кубяк.**

Письмо проверил, отредактировал и подготовил к печати **Е. Дискин.**



НА ТРАССЕ — ОБЩЕСТВЕННЫЙ АВТОИНСПЕКТОР

Если свернуть с тракта, ведущего из центра Свердловска к Уралмашзаводу, то можно увидеть щит, прибитый к двум полосатым столбам. На щите написано:

«Водители и пешеходы! Улица Краснофлотцев по соблюдению Правил движения контролируется общественностью автобазы № 2 СНХ. Будьте внимательны! Соблюдайте правила движения!»

Шефы трассы — общественные автоинспектора автобазы Свердловского совнархоза.

Такие же щиты установлены на улицах Предзаводской, Старых большевиков и на многих других оживленных участках города.

...Человек с красной повязкой на руке поднял жезл. Подчиняясь этому приказу, водитель Ф. Лощилин остановил автомобиль.

— Общественный автоинспектор Доминов, — представился ему человек с красной повязкой. — Проверим состояние вашего автомобиля, товарищ водитель.

— А зачем проверять? У меня все в порядке.

— Все-таки поглядим.

Бдительность общественного автоинспектора была не напрасной. Обнаружились люфты в наконечниках рулевых тяг, угрожавшие потерей управления, был неправильно опломбирован спидометр.

— Все будет исправлено, — заверил водитель.

Казалось бы, на этом заботу об управляемой Ф. Лощилиным машине можно было оставить. Но нет, в тот же день, закончив дежурство на трассе, П. И. Доминов побывал в автобазе, которой принадлежал задержанный грузовик. Поговорил с шоферами. Выяснилось, что здесь плохо организована проверка автотранспорта перед выходом на линию и из-за неудовлетворительного технического состояния агрегатов уже бывали аварии.

В дальнейшем вмешательство Совета общественных автоинспекторов, на заседании которого Доминов доложил о результатах проверки, помогло наладить контроль за выпуском машин на базе, улучшить качество технического обслуживания.

...События одного дня, на первый взгляд, незначительные. Дежуривший неподалеку от Доминова общественный автоинспектор И. Клепов задержал грузовик с мебелью. Как выяснилось, водитель взялся перевозить мебель частному лицу, собираясь пропить выручку от «левой» поездки. Выпивка не состоялась. Зато вскоре на автобазе, где работает калымщик, состоялось собрание, на котором шоферу пришлось «выйти на серединку» и отчитываться перед своими товарищами. По нескольку нарушителей задержали общественники П. Корнев и В. Мацуков.

Более ста человек насчитывает актив Совета общественных автоинспекторов автобазы № 2 Свердловского Совнархоза. За их плечами немалый путь безупречной шоферской работы. Регулярно дежурят они на трассах безопасности, находящихся под контролем общественности автобазы, предупреждают аварии и наезды, помогают регулировать движение, борются со злостными нарушителями.

Такое же шефство над другими трассами взяли и другие автохозяйства города. И оно уже принесло свои плоды. Так, на улицах, над которыми шефствует автобаза № 2, в нынешнем году не было ни одной аварии.

И. ТРОПП,
общественный автоинспектор.
Свердловск.

Новости зарубежной техники

УВЕЛИЧЕНИЕ МОЩНОСТИ ДВИГАТЕЛЯ МОТОЦИКЛА «СИМСОН-СПОРТ»

Коллективом конструкторов народного предприятия Симсон в Зуле (Германская Демократическая Республика) проведены интересные и плодотворные работы по усовершенствованию известного четырехтактного мотоциклетного двигателя «Симсон-Спорт» с рабочим объемом цилиндров 250 см³. Эти работы коснулись в основном камеры сгорания, в которой изменены объем, форма и расположение запальной свечи, а также поршня, днище которого подверглось полной переделке. В сочетании с модернизацией оребрения все это дало значительное улучшение процесса сгорания в двигателе и повышение его мощности с 14 л. с. при 6300 об/мин до 15,5 л. с. при 6800 об/мин.

До модернизации двигатель «Симсон-Спорт» имел полушаровую камеру сгорания, диаметр которой точно соответствовал диаметру цилиндра двигателя (рис. 1). Сферическая форма камеры сгорания, как известно, наиболее благоприятно влияет на протекание процесса горения. Благодаря улучшению выпускаемого в ГДР топлива, степень сжатия в двигателе за последние годы постоянно возрастала. Конструктивно это находило свое выражение в уменьшении объема камеры сгорания путем придания днищу поршня все более сводчатой формы. В результате полусферическая форма камеры сгорания все больше и больше становилась серповидной (в поперечном сечении). Дальнейшее развитие конструкции в этом направлении привело бы к существенному ухудшению формы камеры сгорания, поэтому конструкторы завода избрали другой путь повышения мощности двигателя.

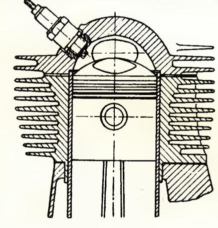
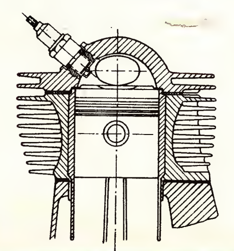


Рис. 1. Двигатель до переделки.

Рис. 2. Двигатель после переделки.



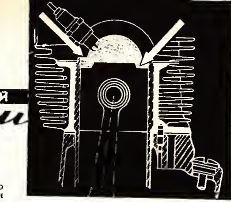


Рис 3. Схема завихрения воздушной смеси в двигателе «Симсон».

Диаметр камеры сгорания был уменьшен, благодаря чему объем полусферы значительно сократился и придание днищу поршня сводчатой формы стало вообще излишним (рис. 2). В ставшем плоским днище поршня сделан кольцевой уступ, благодаря которому достигается весьма важный для лучшего процесса сгорания эффект завихрения рабочей смеси (рис. 3).

Во время такта сжатия, незадолго до достижения верхней мертвой точки топливо-воздушная смесь, находящаяся в зоне вокруг шаровой камеры сгорания (в образовавшемся кольцевом уступе) как бы выдавливается, благодаря чему наступает интенсивное завихрение смеси и начинающийся в этой фазе процесс сгорания осуществляется гораздо быстрее.

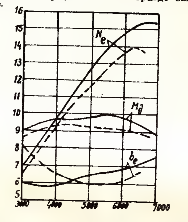


Рис. 4. Внешняя характеристика, крутящий момент и расход топлива в двигателе «Симсон».

Существенное влияние на улучшение процесса сгорания и повышение мощности в новом двигателе оказало не только изменение формы камеры сгорания и повышение степени сжатия, но также и изменение формы оребрения цилиндра. Применявшийся до сих пор цилиндр имел «сквозные» охлаждающие ребра. В новом цилиндре оребрение разделено на четыре сектора, что обеспечивает лучшие термические условия работы. Это, в свою очередь, позволило снизить зазор поршня до 0,03 мм, в то время как в двигателях старой конструкции требовался зазор не менее 0,06—0,07 мм.

Общее улучшение всех параметров двигателя на всем режиме числа оборотов, достигнутое путем конструктивных изменений, показано на диаграмме.

Обращает на себя внимание то обстоятельство, что, несмотря на повышение мощности двигателя, продиктованное в основном спортивным назначением этого мотоцикла, практически не последовало ухудшения экономичности. В диапазоне 4500 об/мин расход топлива лежит даже ниже, чем у старого двигателя, благодаря чему можно получить известную экономию топлива. Из этого следует, что достигнутое повышение мощности, предоставляющее спортсмену возможность лучшего разгона и достижения более высокой максимальной скорости, приобретается не за счет повышения общего эксплуатационного расхода топлива, а благодаря лучшему использованию энергии последнего.

СТЕКЛООЧИСТИТЕЛЬ «АЭРАМИК»

Широкое применение панорамических ветровых стекол в современных автомобилях создало известные трудности при конструировании стеклоочистителей. Наиболее часто встречающиеся дефекты: биение стеклоочистителя и даже отвод его от стекла. На первых порах конструкторы пытались решить эту задачу путем увеличения силы давления пружины, прижимающей стеклоочиститель к стеклу, но это далеко не всегда дает положительный результат.

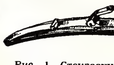


Рис. 1. Стеклоочиститель «Аэрамик».

Английская фирма Трико разработала конструкцию очистителя, в которой, кроме давления пружины, используется аэродинамическое воздействие встречного воздуха. С этой целью металлическая рамка щетки (рис. 1) выполнена широкой и имеет форму, обеспечивающую наилучшее использование давления встречного воздуха, обтекающего автомобиль при движении. По мере увеличения скорости автомобиля рамка все более эффективно прижимается к ветровому стеклу, в то время как сама резиновая щетка, выполненная с двумя кромками (рис. 2) сохраняет хорошее прилегание к стеклу, благодаря возрастающему от скорости всасывающему действию полости между кромками.

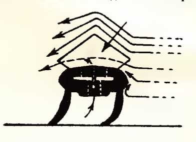


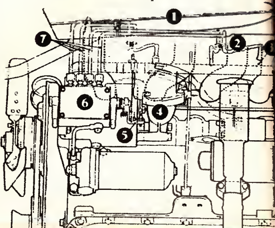
Рис. 2. Конструкция щетки.

Такие стеклоочистители были испытаны на спортивных автомобилях «Феррари» и «Лотус» во время последних 24-часовых гонок в Ле-Мане. Они серийно устанавливаются на новом автомобиле «Консул-315» модели 1961 года, выпускаемом заводами Форда в Англии.

СИСТЕМА ВПРЫСКА

Для автомобиля «Пежо-404», конструкция которого описана в журнале (№ 8 за 1960 год), создан новый двигатель с впрыском бензина во впускной коллектор и повышенной степенью сжатия. По данным фирмы, новый двигатель, выпускаемый серийно и устанавливаемый по желанию покупателей, развивает при том же рабочем объеме цилиндров (1618 см³) мощность 85 л. с. при 5000 об/мин., т. е. на 12 л. с. больше, чем стандартный карбюраторный двигатель; крутящий момент двигателя тоже воз-

Система впрыска в двигатель «Пежо».



РОТАТИВНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ «СЕЛВУД»

Новости зарубежной техники

Английская фирма Селвуд в Саутгемптоне продемонстрировала недавно на специально созванной пресс-конференции свой новый ротативный двигатель, конструкция которого значительно отличается от известных до сих пор двигателей ротативного типа.

Продольный разрез двигателя показан на рис. 1. Расположенный с левой стороны стационарный вал имеет уступ и в той части, которая входит в центральную камеру соответственно меньший диаметр. На этом валу сидит наклонная кольцевая деталь (помечена густой штриховкой), имеющая двойной шариковый подшипник, на котором вращается шестилучевая крестовина; последняя связана при помощи шаровых шарниров с шестью дуговыми поршнями. Все это в сборе вращается в плоскости, наклоненной относительно вертикальной оси примерно на десять градусов. Покоящийся на двух конических роликовых подшипниках картер блока цилиндров может при этом вращаться вокруг стационарного вала; расположенный с правой стороны двигателя выходной вал жестко связан с блоком цилнндров.

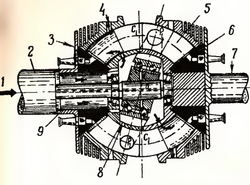


Рис. 1. Продольный разрез двигателя
1 — впуск топлива; 2 — стационарный вал; 3 — ротор; 4 — выход отработавших газов; 5 — поршень в одном из своих конечных положений; 6 — демонтирующаяся головка цилиндров; 7 — ведомый вал; 8 — впускное отверстие; 9 — уплотнение.

Такое устройство позволяет отдельным цилиндрам вращаться по круговой дуге, благодаря чему весь двигатель при рабочем объеме цилиндров 700 см³ представляет собой очень компактную конструкцию с соответственно небольшим весом.

Как видно из рисунка, верхний поршень находится на правом конце своего цилнндра (тоже выполненного дугообразным), в то время как нижний поршень расположен на противоположном конце соответствующего цилиндра. Если повернуть этот узел на пол-оборота, то получается точно такая же картина, однако положение верхнего и нижнего поршней относительно их цилиндров изменяется. Благодаря наклонному расположению кольцевой детали и крестовины верхний поршень описывает при полуобороте от верхнего правого к нижнему левому концу цилиндра половину круговой дуги, в то время как нижний поршень совершает противоположное движение. Поскольку блок цилиндров вращается на своей жесткой оси, а узел крестовина-поршень на несколько наклоненной, имеет место некоторое возвратно-поступательное движение поршня относительно соответствующего ему цилиндра. Топливо-воздушная смесь попадает в двигатель под давлением и воспламеняется попеременно у противонаправленных концов каждого отдельного цилиндра. В общей сложности имеются двенадцать камер сгорания, причем сгорание происходит соответственно в двух диаметрально расположенных камерах.

Для получения наиболее простой в механическом отношении конструкции, при постройке первого опытного образца двигателя был избран двухтактный цикл работы, хотя возможно осуществить также и четырехтактный процесс.

Общая конструктивная концепция нового двигателя исключает использование нижней части поршня для сжатия топлива. Приводимая клиноременной передачей воздуходувка тянет воздух через горизонтальный карбюратор и направляет топливо-воздушную смесь сквозь стационарный вал, через центральную камеру двигателя радиально к впускным каналам, расположенным во внутренних стенках цилиндров. Топливо-воздушная смесь осуществляет одновременно смазку обоих главных подшипников (коническо-роликовых), двойных шариковых подшипников крестовины, а также шарниров, которые в данном случае выполняют задачу поршневых пальцев. Выталкивание сгоревших газов осуществляется через имеющееся с наружной стороны цилиндров выходные отверстия, причем закрывание либо открывание этих каналов осуществляется возвратно-поступательно движущимися поршнями.

Воспламенение топливо-воздушной смеси осуществляется двенадцатью, расположенными снаружи по обеим сторонам картера двигателя, запальными свечами. Их внешние отводы отделены маленьким воздушным зазором от стационарного электрода, работающего в качестве распределителя. Момент зажигания регулирует прерыватель, приводной вал которого, имеющий шесть кулачков, вращается с таким же числом оборотов, что и двигатель. На каждые шесть свечей имеется собственная катушка; они расположены по обе стороны двигателя.

Выполненный из ковкой стали блок цилиндров состоит из двух половин, которые соединены друг с другом по периферии болтами. Все детали двигателя могут быть изготовлены на обычных серийных станках. Рабочий объем цилиндров двигателя равен 700 см³, диаметр цилиндра 44,75 мм, ход поршня 38,10 мм. Вес опытного образца, который в дальнейшем может быть еще снижен, составляет 27 кг. Для облегчения монтажа поршни, выполненные из специального сплава и весящие всего по 230 г, состоят из трех частей. Для устранения вращательного движения поршневые кольца удерживаются в соответствующих пазах. Запуск двигателя осуществляется с помощью ременного шкива.

Произведенные испытания опытного образца показали, что без нагрузки мотор равномерно работает на различных режимах оборотов. Были произведены также испытания двигателя под нагрузкой, однако, полученные с помощью тормоза результаты замера мощности пока не публикуются. Установлено лишь, что отдача мощности осуществляется весьма равномерно, а колебания числа оборотов незначительны, что, впрочем, легко понять, имея в виду, что вращающийся блок цилиндров выполняет сам функции маховика.

В качестве одного из важнейших преимуществ новой конструкции следует назвать также значительно меньший износ поршней и других деталей.

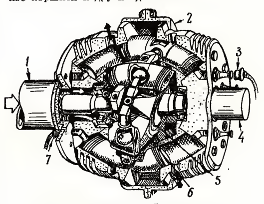


Рис. 2. Двигатель «Селвуд»
1 — стационарный вал; 2 — кольцевой кожух над соединением двух половин блока цилиидров; 3 — электрод высокого напряжения; 4 — выходной (ведомый) вал; 5 — двухрядный шариковый подшипник; 6 — крестовина; 7 — электрод высокого напряжения.

Отсутствие кривошипного механизма, маховика, всей системы смазки, системы охлаждения с радиатором и водяной помпой, а также трамблера говорит о больших возможностях, заложенных в новой конструкции. Ротативный двигатель «Селвуд» находится еще на той стадии развития, когда трудно представить объективную картину возможных трудностей и проблем, связанных с доведением его до эксплуатационных форм. Будущее покажет насколько реальны шансы преодоления этих трудностей.

В ДВИГАТЕЛЕ «ПЕЖО»

рос и составляет 14 кгм при 2800 об/мин. Минимальный удельный расход топлива равен 180 г/лсч.

Наклонное расположение двигателя на автомобиле «Пежо-404» облегчает установку новой системы впрыска. Впускные трубопроводы выполнены вибрирующими, с резонаторными камерами.

Устройство системы впрыска ясно из приводимого здесь рисунка, где: 1 — глушитель шума всасывания, 2 — впускные трубопроводы, 3 — впрыскивающие форсунки, 4 — дроссельная заслонка, 5 — автоматический пускатель, 6 — топливный насос, 7 — топливоподводящие трубки.

Впрыскивающие форсунки расположены во впускных трубопроводах вблизи клапанов и впрыскивают топливо во впускной канал в тот момент, когда клапан приподнимается: практически речь идет о впрыске в рабочие камеры, образуемые во время такта впуска. Регулировка осуществляется механическим путем (посредством связи между дроссельной заслонкой и рычагом насоса) и корректируется специальным дополнительным магнитным устройством, на которое выдан патент, пока неопубликованный.

Степень сжатия в двигателе повышена с 7,2 : 1 до 8,5 : 1. В конструкции кривошипно-шатунного механизма двигателя не потребовалось никаких переделок.

ПРИБОР, НЕ ДАЮЩИЙ ШОФЕРУ УСНУТЬ ЗА РУЛЕМ

В связи с угрожающим ростом числа дорожных происшествий, вызванных засыпанием шоферов за рулем, в ряде стран выпущены специальные приборы, включающие звуковой сигнал или останавливающие автомобиль в случае засыпания шофера. Обычно эти приборы реагируют на ослабление усилия, с которым шофер сжимает рулевое колесо, или на опускание головы при засыпании. Одна американская фирма, основываясь на принципе, что шофер даже при движении по прямой дороге вынужден постоянно корректировать положение своего автомобиля на дороге путем небольших поворотов рулевого колеса, выпустила недавно новый прибор, автоматически включающий звуковой сигнал автомобиля, если шофер в течение нескольких секунд не поворачивает рулевого колеса.

Прибор состоит из электрического реле времени, которое может быть установлено в любом удобном месте в автомобиле, и датчика, закрепляемого на рулевой колонке под рулевым колесом. Датчик имеет небольшой ролик, воспринимающий все повороты рулевого колеса. При каждом, даже незначительном, повороте рулевого колеса в любую сторону в датчике возникает электрический импульс, поступающий затем в реле времени. Если в течение определенного периода времени импульсы отсутствуют, реле срабатывает и включает звуковой сигнал автомобиля. Прибор имеет ручку для регулирования периода срабатывания реле, который устанавливается заранее самим шофером в зависимости от предполагаемой скорости движения автомобиля, и, согласно прилагаемой к прибору инструкции, должен составлять 5 сек. при скорости до 70 км/час.



КАЖДЫЙ ВЫХОДНОЙ — ПО НОВОМУ МАРШРУТУ

Много народа бывает в Приокско-Террасном заповеднике, особенно в воскресенье. Вот и на этот раз здесь группы посетителей. Они любуются природой, отдыхают, оживленно обмениваются впечатлениями. Только в одной из групп ведутся, кажется, «неуместные» разговоры.

— Я убедился — надо менять обе рессоры сразу.

— Скажите, а столик вы сделали сами!

— Конечно, «Запорожец» не «Волга». Но кто оказался на высоте положения, когда потребовалось развернуться на узкой дороге! Он. И приемистость отличная. Скорость! По-моему, я не отставал от колонны.

Из дальнейшей беседы, порой переходящей в горячий спор, выясняется, что вся группа приехала в заповедник на легковых автомобилях, а поездку эту организовал Московский клуб туристов.

О том, что состоится экскурсия в заповедник, большинство автотуристов узнало из «Вечерней Москвы», а некоторые прочли объявления, расклеенные на улицах города. И вот в субботу на месте сбора — Люсиновской улице, выстроились «Москвичи», «Победы» и «Волги». А один участник решил испытать новый «Запорожец».

Руководитель колонны Александр Николаевич Елизаров вручает водителям порядковые номера, и автомобили принимают старт. Колонна движется по шоссе, однако головная машина время от времени подает сигнал остановки: может быть, кто-нибудь нуждается в помощи, да и отставшим надо подтянуться.

Незаметно доехали до заповедника. Выбрали удобную поляну. Разожгли костер, принялись готовить ужин и ночлег. Кому же идти за водой! Вспомнили, что в пути кем-то был совершен прямой обгон. Такой поступок не может остаться безнаказанным. И нарушитель безропотно отправляется разыскивать колодец.

Туристы приглядываются друг к другу, интересуются различными приспособлениями, полезными для путешественников.

Всеобщее признание получила чехол-палатка. Сделана она чрезвычайно просто. На некотором расстоянии сзади машины устанавливают колья примерно той же высоты, что и кузов. Затем на машину набрасывают большое полотнище, которое перекидывают и через колья — создается как бы навес. Под ним владельцы машины установили две раскладушки и первыми устроились на отдых.

Нет ничего прекраснее во время похода, чем наблюдать раннее утро в лесу, когда встает солнце и воздух наполняется шумом листвы и пением птиц. А как интересно наблюдать зубров, разгуливающих на свободе, побывать на бобровых плотинах!

Осмотрев заповедник, все поехали на Оку купаться. Дорога к реке необычайно живописна. Но и кое для кого из водителей небольшие спуски, подъемы и глубокая колея оказались весьма сложными препятствиями. Впрочем, к концу пути все чувствовали себя намного увереннее.

Домой возвращались уже в сумерках. Перед въездом в город помыли машины. Жалко было расставаться друг с другом. Но ведь это ненадолго — до следующего воскресенья, до новой встречи в клубе туристов, на Рабочей улице.

...Каждый вторник и пятницу дежурят в клубе активисты автомотосекции. С ними можно посоветоваться, куда поехать в отпуск и в выходной день, как подготовить автомобиль к путешествию. Здесь можно ознакомиться с картами наиболее интересных маршрутов, узнать где находятся заправочные станции и станции технического обслуживания, кемпинги и пансионаты.

Особенно многолюдно в клубе по вторникам. Это день докладов об автомобильных путешествиях. Обычно они сопровождаются кинофильмами собственного производства, диапозитивами или фотоэкспозициями. Регулярно устраиваются выставки новинок туристского снаряжения и приспособлений.

Походы выходного дня организуются клубом каждое воскресенье. Участвовать в них может любой автомобилист. Достаточно лишь приехать без опозданий к месту сбора. Правда, вначале собиралось не так уж много желающих. Но с каждым разом колонна автотуристов приобретает все более внушительный вид. На некоторых машинах — эмблемы проката: не отказываться же от прогулки, если нет собственного автомобиля!

Идея «туризма на коротком плече» возникла в клубе сравнительно недавно, но автотуристы уже побывали во многих интересных уголках Подмосковья. А сколько замечательных поездок предстоит еще совершить!

Е. ГЛАДЫШЕВА.

СОВЕТЫ

ПРОТИВОБУКСОВОЧНЫЙ ОБРУЧ

Для повышения проходимости автомобиля я применяю обруч, конструкция которого, возможно, заинтересует других автолюбителей.

Противобуксовочный обруч (рис. 1) имеет важное преимущество: при пользовании им не надо спускать, а затем накачивать шину.

Сам обруч 1 и скобы изготовлены из железа толщиной 1,5—2,0 мм. Длина его на 9—10 мм меньше периметра колеса автомобиля при накаченной шине.

С внутренней стороны обруча обязательно должна быть резиновая прокладка 4 (на рис. 1 она затушевана).

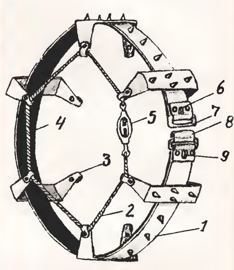


Рис. 1. Противобуксовочный обруч.

Надевая обруч на колесо, последнее приподнимают домкратом. Потом вставив выступы стяжного ключа (рис. 2) в отверстия 6 и 9 (см. рис. 1), стягивают обруч и зацепляют крючком 8 за петлю 7. Далее в ушки скоб 3 протягивают тросик 2 и закрепляют его фигурной шайбой 5. Такой же тросик затягивают с другой стороны (на рис. 1 он не виден).

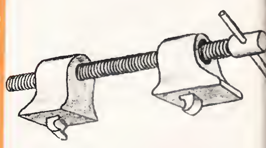


Рис. 2. Стяжной ключ.

Снимают обруч посредством стяжного ключа. Чтобы винт свободно провертывался, на него нужно надеть цилиндрическую шайбу. Желательно, чтобы шипы

БЫВАЛЫХ

по высоте были у обруча несколько меньше, чем у дети. Вытачивают их на токарном станке.

Изготовление описанного противобуксовочного приспособления не требует сложного оборудования и под силу каждому автолюбителю.

П. КУЗЬМЕНКО.

[illegible]

ПОРТАТИВНАЯ ЛЕБЕДКА



Рис. 1. Общий вид лебедки.

Бывает так, что автомобиль застрял в грязи, яме, канаве. Несмотря на все ваши старания, он не может тронуться с места. Тогда вся надежда на то, что его вытащит сердобольный водитель грузовика или тракторист. Но ведь часто рядом никого нет и помощи ждать неоткуда.

Как же быть в таких случаях? Мною спроектирована и изготовлена портативная лебедка с ручным приводом (рис. 1), применение которой позволяет самому водителю вытащить застрявший автомобиль. Она весит 6 кг, проста и удобна в работе.

Конструкция лебедки ясна из рис. 2.

В сварном корпусе 8 установлен на двух втулках червячный вал 7. Он приводит во вращение червячное колесо 1, выполненное в блоке с двумя барабанами. Блок червячного колеса установлен на эксцентриковую ось 5. Отвертывая гайку-барашек 6, можно повернуть ось на 190° и добиться вывода червячной пары из зацепления. Это позволит, вращая барабан, быстро наматывать трос вхолостую.

Червяк и червячное колесо сделаны из стали 20Х, зацементированы и закалены до высокой твердости. На червячном колесе 51 зуб. Оно вращается на подшипнике из капрона.

Для перевода рукоятки 3 в транспортное положение она вывинчивается и ввертывается в рычаг 4 с обратной стороны. Если до этого на лебедку надеть кожух 2, в котором можно поместить весь трос, она приобретает компактный внешний вид.

Лебедка приводится в действие двумя канатами, диаметром 4,5 мм через уравнительный блок (рис. 3), выравнивающий длину обоих концов. Общая длина троса 16 м.

К ролику привязан «чалочный» трос с крюками, цепляющимися за машину. Второй трос, постоянно скрепленный с лебедкой, привязан к крюку на корпусе. Для получения силы тяги в 1 т к рукоятке следует приложить усилие 10—12 кг.

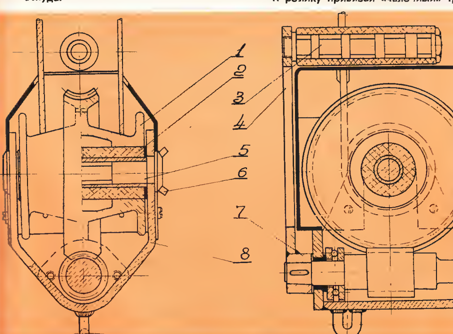


Рис. 3. Автомобиль вытаскивается из ямы лебедкой.

Инж. Б. ЦЕМАХОВИЧ.

Барнаул.

ЛОДКА-БАГАЖНИК

Нередко автотуристы путешествуют с резиновой лодкой. Обычно ее складывают и перевозят в багажнике автомобиля. Лодка занимает там много места и при длительном хранении в таком положении иногда протирается и приходит в негодность.

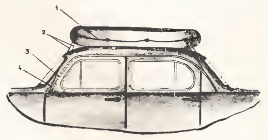


Рис. 1. Резиновая лодка-багажник на крыше автомобиля:
1 — веревка для крепления лодки; 2 — спасательная веревка лодки; 3 — водосточный желоб; 4 — крючки.

Рис. 2. Крепление лодки на крыше:
1 — веревка диаметром 6 мм; 2 — сварка; 3 — водосточный желоб; 4 — крючок из стальной проволоки диаметром 3 мм.

Если лодку накачать воздухом и установить на крышу легкового автомобиля (рис. 1), она не будет портиться и занимать место в багажнике. Больше того, она сама превратится в багажник, в котором можно перевозить громоздкие и легкие предметы: матрацы, подушки, одеяла, палатку и одежду. И тогда в багажнике автомобиля можно разместить продукты, а кузов автомобиля полностью освободится от вещей. В то же время лодка будет всегда готовой для спуска на воду и ее не потребуется каждый раз накачивать воздухом.

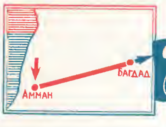
Для того, чтобы укрепить лодку на крыше автомобиля, на концах ее водосточных желобов высверливают четыре отверстия диаметром 3,5 мм (рис. 2). Из стальной проволоки диаметром 3 мм делают четыре крючка с ушками, к которым привязывают куски прочной веревки. Затем на крышу автомобиля кладут какую-нибудь мягкую вещь — одеяло или матрац и поверх нее устанавливают лодку.

В дождливую погоду накрывают лодку чехлом или ставят ее на крышу кверху дном. Благодаря этому все вещи будут надежно защищены от дождя.

Я пользуюсь таким багажником из резиновой лодки уже 3 года и убедился в его преимуществах перед обычным металлическим багажником.

К. ЧУМАКОВ.

Р. ВИТ и О. ХАЛУПА



Экспедиция Ганзелки и Зикмунда

В тот апрельский день над Багдадом уже более сорока часов висела завеса мелкой раскаленной пыли, прилетевшей из пустыни. Солнце постепенно становилось все более и более бледным и, наконец, только холодный, неясный диск тускло просвечивал через бежевато-коричневый слой.

Бывает, что на этом нападение пустыни заканчивается. Ночной ветер разгоняет пыль или смешивает ее с дождевыми тучами. Тогда вместе с осадками на землю падает сверху грязь, а песчаная буря прекращается.

Но в тот день дело не кончилось так гладко. К девяти часам утра завеса пыли настолько сгустилась, что солнца совсем не стало видно. Чувствовалось приближение грозы. При каждом вдохе пыль забивала рот и нос, она скрипела на зубах, щипала глаза, покрывала волосы, которые «седели» буквально на глазах. А поглядишь из окна и кажется — пришел конец света. Но здешние знатоки погоды спокойны, хотя покров сгущается все больше и больше, и свет на улице приобретает красноватый оттенок. Начинается сильный ветер, в окна стучат миллионы мельчайших частичек, деревья гнутся. Пальмы потеряли все свое великолепие и склонили под порывами ветра пышные кроны.

— Пойдемте на улицу, может быть, удастся заснять все на цветную пленку, — предлагает Ганзелка, вооружившись экспонометром.

Выходим на главную улицу. Жители Багдада не обращают никакого внимания на песчаную бурю. Даже подметальщики спокойно продолжают свою работу, хотя знают, что сразу же насыплет еще больше. Автомобили и автобусы курсируют, как ни в чем не бывало.

Красноватый полусвет становится все гуще. Загорается свет в домах, зажигают свои фары автомобили. Но что это? Какого они цвета?

— Они сменили фары, или это только кажется? Почему огни вдруг стали голубыми и зелеными?

— Вероятно, все дело в этом странном освещении. Вот и в магазинах лампы светятся так же.

Действительно, куда ни посмотришь, везде голубые огни, голубые лучи льются из окон учреждений, квартир, магазинов. Продавец фруктов на углу улицы зажег бензиновую лампу, и она тоже голубая. Понемногу привыкаем к этому и вспоминаем, что когда-то в школе мы учили, что при сложении двух цветов возникает третий, совершенно новый. Поэтому белый свет автомобильных фар превратился в голубой, а французские «Пежо» и «Рено» с желтыми фарами теперь светят зеленым.

С нашими автомобилями творилось нечто невообразимое. Металлические части были залеплены глиной, а на сиденьях собрался толстый слой пыли. Доски приборов не стало видно. На воздушные фильтры страшно даже взглянуть. После такой бури самое правильное — сменить масло и промыть поддон. Двойная система очистки масла, применяемая в наших автомобилях, оказывается в этих условиях незаменимой.

КИРУК, ГОРОД НЕФТИ

По просьбе иракского правительства неподалеку от этого нефтяного центра была создана большая колония чехословацких специалистов-электриков. Недавно построенная электростанция, работающая на земляном газе, а в случае необходимости и на мазуте, имеет мощность, намного превосходящую ту, которую Ирак в настоящее время может использовать.

Во время путешествия по Курдистану мы хорошо узнали его народ. Гостеприимство, сердечность, доброта неизменно встречали нас повсюду. Здесь нет бо́льшего позора, как проявить недружелюбие к гостю.

Об этом особенно убедительно свидетельствовал случай на плотине Дербенди Хан, строительство которой началось еще во времена Нури-Саида и было поручено американцам и югославам. В настоящее время плотина принадлежит уже Иракской республике.

Мы сфотографировали плотину.

— Что вам здесь надо? Мы вас не звали сюда! — грубо гонит нас американец в шлеме и с трубкой в зубах. У него лицо и фигура заправского боксера. Потом он обращается к черноволосому молодому человеку, стоящему в стороне:

— Разберись с ними.

Черноволосый красавец на ломаном

Продолжение. См. «За рулем» № 1—12 за 1960 год и № 1—8 за 1961 год.





английском языке спрашивает, кто мы такие. Затем вдруг выпаливает на смеси сербского и русского:

— По-русски говорите?

Получив утвердительный ответ, он победоносно взглядывает на американца. Все его существо словно говорит, что ему теперь совершенно ясно: мы коммунистические шпионы.

Но американец, быстро смекнув на чьей стороне моральная сила и правда, постарался обратить все в шутку:

— Ладно, фотографируйте, — разрешил он, похлопывая нас по плечу.

Во время этой сцены наши курдские друзья стояли за нами плотной стеной. Их глаза светились весьма красноречиво. Да, крупные неприятности могли случиться с обидчиками гостей!

Река у плотины зажата в каньон глубиной более 300 метров. Серые могучие скалы круто обрываются вниз. Чуть дальше начинается настоящий дикий Курдистан.

КУРДСКИЕ ГОРЫ

Путешествие по северному Ираку нам снова напомнило о родных местах. Горы, луга, луговые цветы — все похоже на наше. Только деревьев почти нет. Вершины и склоны голы, они навевают грусть. Если бы здесь удалось развести лес! Какое бы это было богатство, сколько бы влаги тут удержалось!

На плотине Докан асфальтированная дорога кончается. До Кейсенджака и Эрбиля можно добраться только по плохому проселку, а кое-где и просто по пересеченной местности. Уже на небольших возвышенностях перед плотной голубому автомобилю приходилось туго. Неудачи преследовали нас, через каждые пять-шесть километров приходилось останавливаться и ждать, пока остынет двигатель, качать электронасос и снова заводить.

Мягкая почва горного луга заставила включить демультипликатор. Электронасос некоторое время работал лучше. Наверное, нам удалось бы без помех пересечь этот луг, если бы не встречный караван из 12 автомобилей «Шевроле». Чтобы его обогнуть, нам пришлось съехать со следа. Это исчерпало наши последние силы. Мы не могли продвинуться ни на сантиметр дальше, не сумели даже поставить автомобиль против ветра, чтобы мотор с открытым капотом охлаждался быстрее.

Но мы не пожалели об этой остановке. Встречные автомобили также остановились. Из них выскочило с полсотни курдов в типичных белых штанах, подпоясанных пиштентами — цветастыми шалями. Они взялись за руки и начали петь. Огромный курд, ростом метра в два, ловко бил в бубен. Раздались звуки зурны. Начались танцы. Чтобы запечатлеть это красочное зрелище, мы пустили в ход фотоаппараты, включили магнитофон.

— Это какой-то народный праздник? — спросили мы Меджида, сопровождающего нас молодого учителя-курда.

— Нет, нет, — засмеялся он. — Это свадьба. Они отпраздновали ее в Кейсенджаке, сели в автомобили и едут праздновать еще раз в Сулейманию.

Танцами руководил первый в ряду танцор с поднятым платком. Он задавал темп, определял порядок фигур. Прочие участники свадьбы сидели и стояли вокруг танцующих, в наиболее стремительных местах били в такт ладонями. Только женщины не покинули автомобилей. И здесь вера Магомета ограничила их права.

Мы наблюдали свадьбу примерно полчаса. За это время двигатель «пришел в себя», и мы поползли дальше, к Кейсенджаку.

Кто действительно хочет попасть в наиболее романтичные уголки Курдистана, тот должен отправиться на персидскую границу к Ревандузу и на пограничные хребты до Хаджи Умрана. Дорога сюда ведет через город Эрбиль, который лежит в долине реки Заб. Из Эрбиля на север, к границе, ведет превосходное асфальтированное шоссе. Дорога пролегает через прелестное курортное местечко Салахуддин и Шаклаву.

Бурный поток реки Барсрин зажат в узком каньоне. Проложенная здесь дорога — настоящее произведение искусства. Есть места, где она буквально высечена в скалах.

Дорога поднималась все выше и выше, на десятки и сотни метров. Хотя здесь значительно прохладнее, подача топлива снова стала задерживаться, а двигатель никак не хотел заводиться.

Раскаленный воздух вокруг насоса, трубопровода и карбюратора испарял бензин еще до того, как образовывалась смесь. Пришлось снять капот и отсоединить трубопровод от воздушного фильтра. С трудом доехали до последней иракской деревушки перед персидской границей — Хаджи Умрану, находящейся на высоте 1700 м над уровнем моря. Уже темнело, и склоны гор белели от снега.

Разбили лагерь возле полицейского поста, под его надзором, потому что до границы — рукой подать. Всех тревожили трудности с подачей бензина к двигателю. Стали разбираться в сути происходящего. Аналогичное явление наблюдалось и в Турции. В тот раз неисправность устранялась охлаждением трубопроводов и насоса. Сейчас же, по всей видимости, главная причина заключалась в плохом иракском бензине. И дело тут не только в высокой испаряемости и низком октановом числе иракских бензинов, но и в условиях их хранения.

В голову приходит целый ряд мер — переместить насос в более прохладное место, заменить краны полностью герметичными, улучшить бензин и др. Урок на будущее: при движении по пересеченной местности важно учитывать направление ветра. Встречный ветер — все будет хорошо, при ветре в спину и плохом качестве бензина — хлопот не оберешься.

На следующий день, не доехав 150 метров до цели, снова ждали 45 минут, пока остынет двигатель. Нам стала ясной необходимость привести в порядок подачу бензина прежде, чем наступит тропическое лето. Иначе придется «загорать» и более продолжительное время или ездить с открытым капотом.

Но обстоятельства отодвинули решение этого вопроса на длительный срок.

(Продолжение следует)

25 ЛЕТ СПУСТЯ

Участницы женского автопробега 1936 года вновь посетили целинные земли



Летом 1936 года сорок пять советских женщин-шоферов за два месяца преодолели на автомобилях 10 000-километровый путь от Москвы, через горы седого Урала, степи Казахстана, пески Каракумов, Украину, Белоруссию.

«Небывалый по своему характеру автопробег... по самым трудным, порой непроходимым дорогам, советские женщины на советских машинах совершили успешно», — писала газета «Правда» 10 октября 1936 года.

15 октября 1936 года на собрании работников автомобильного транспорта Москвы участниц выдающегося пробега поздравил с большой победой Никита Сергеевич Хрущев, бывший в то время секретарем МК и МГК ВКП(б). После собрания он долго беседовал с героическими женщинами. Правительство наградило всех участниц пробега орденами, медалями и почетными грамотами.

И вот сейчас, четверть века спустя, командир первого женского автопробега Анастасия Петровна Волнова и бывший механик пробега Валентина Александровна Плугина совершили поездку на автомобиле по прежнему казахстанскому маршруту — от Петропавловска до Сталинграда. В планшете А. Волковой — карты с маршрутом, проложенным 25 лет назад. Тогда на всем пути от Петропавловска до Кокчетава почти не было ни одного населенного пункта. Такую же картину можно было наблюдать по пути от Кокчетава до Атбасара и далее до Джусалы и Аральска. Сейчас здесь выросли благоустроенные поселки. Славные покорители целины превратили бескрайние ковыльные степи в пшеничные нивы.

В настоящее время В. А. Плугина работает в Государственном комитете Совета Министров СССР по автоматизации и машиностроению, А. П. Волнова — пенсионерка, живет в Москве.

А. РОЗЕНШТЕЙН.

Петропавловск.

На снимке: В. А. Плугина и А. П. Волнова в целинном крае перед отъездом из Петропавловска.



ПЕРВЕНСТВО МИРА ПО СПОРТИВНЫМ АВТОМОБИЛЯМ

Вторым этапом розыгрыша первенства мира нынешнего года явилась гонка в Сицилии, известная под названием «Тарга Флорио», проводившаяся здесь в 45-й раз. Трасса этой гонки длиной в 71,9 километра является одной из самых трудных в мире. Она проходит в значительной своей части по горной каменистой местности, меж голых скал и густых лесов и насчитывает более 700 поворотов. Дистанция гонки — 720 км.

В нынешнем году к старту было заявлено 58 экипажей, однако основная борьба, как и на гонках первого этапа розыгрыша в Себринге, развернулась между двумя фирмами — итальянской Феррари и западногерманской Порше, автомобили которых значительно превосходят английские, американские и другие спортивные машины.

Конструкторы завода Порше после поражения в Себринге (см. «За рулем» № 6) подготовили к гонке «Тарга Флорио» свой новый спортивный автомобиль с двигателем 1966 см³, увеличенной на 100 мм колесной базой и улучшенной в аэродинамическом отношении формой кузова. Забегая вперед, можно сказать, что «боевое крещение» этого автомобиля в Сицилии проходило в весьма драматической обстановке и закончилось неудачно; тем не менее большинство специалистов предсказывает этой конструкции большое спортивное будущее.

Руль своего нового автомобиля фирма Порше доверила экипажу в составе таких «асов», как Стирлинг Мосс и Грэхем Хилл. Лучший автомобиль фирмы Феррари вели Трипс и Гендебьен.

Старт в гонке «Тарга Флорио» дается обычно раздельный, с интервалами в 30 секунд. И на этот раз сохранился обычный порядок, причем первыми пускались машины, показавшие лучшее время на тренировочных заездах.

Уже после первого круга Мосс выигрывал у Боннера 3 секунды, а у Трипса 42 секунды. В дальнейшем на протяжении девяти кругов между этими тремя экипажами шла ожесточенная борьба, в процессе которой трижды был побит рекорд лучшего круга трассы.

Выигрыш Мосса, пошедшего на последний круг, не вызывал ни у кого сомнений. Каково же было всеобщее удивление, когда в рассчитанное многочисленными зрителями время ожидавшегося финиша Мосса перед трибунами промчался «Феррари» под управлением Трипса. Последний круг гонщик прошел за 40 минут и 3 секунды, т. е. с небывалой на этой трассе рекордной скоростью (107,85 км/час). Мосс же, пройдя 713 километров (т. е. 99 проц. дистанции!), был вынужден остановиться за 7 километров от финиша из-за поломки в трансмиссии автомобиля.

Несмотря на то, что второе, третье и шестое места заняли экипажи автомобилей Порше (Боннер — Гурней, Герман — Барт и Пуччи — Штреле), фирма Феррари этой победой весьма упрочила свое лидирующее положение в розыгрыше первенства мира. Победители (Трипс и Гендебьен) прошли дистанцию 720 км (10 кругов) за 6:57.39,4, т. е. со средней скоростью 103,43 км/час. Этот результат является рекордом трассы.

Третий этап розыгрыша первенства мира — 1000-километровые гонки на Нюрбургском кольце — протекал в весьма необычной обстановке и принес много неожиданностей. Достаточно сказать, что незадолго до старта на трассе резко испортилась погода, пошел снег (в разгаре лета!) и на протяжении почти всей дистанции (44 круга по 22,8 км) гонщики испытывали необычные дорожные трудности.

Сначала обстановка на трассе складывалась так же, как и в гонках двух предыдущих этапов, на которых борьба шла в основном между экипажами, выступавшими на «Феррари» и «Порше». Американец Филипп Хилл, выступавший на «Феррари» в одном экипаже с немцем Трипсом, несколько оторвался от преследовавшего его на «Порше» англичанина Стирлинга Мосса. Далее следовали еще два экипажа «Феррари» и лишь пятым был Мастен Грегори на автомобиле «Мазерати».

Но начиная с 21 круга в ходе гонки начались перемены. Так, на одном из самых трудных поворотов Северной петли Нюрбургского кольца (он называется «Ласточкин хвост») потерпел небольшую аварию Гинтер. На следующем круге вышел из строя автомобиль «Порше», которым управлял Мосс. А вскоре потерпел тяжелую аварию лидер гонки Хилл, автомобиль которого не вписался в поворот и, перевернувшись несколько раз, сгорел в 20 метрах от трассы (гонщик остался невредим).

Тогда-то и вырвался вперед Грегори. Он первым закончил гонку с результатом 7:51. 39,2, что соответствует средней скорости 127,6 км/час.

Напряженная борьба развернулась за второе место. Выступавшие на одном из автомобилей «Феррари» мексиканские гонщики, братья Гонзалец, увлекшись преследованием лидера, потерпели аварию на «Ласточкином хвосте» — разорвалась шина правого переднего колеса. Гонщики все же медленно доехали до боксов (более 3 километров), успели сменить колесо и продолжали гонку. Тем временем оставшийся без машины Трипс (партнер Хилла) пересел на другой автомобиль, шедший на десятом месте, и в течение нескольких кругов сумел вывести его на третье. Между Трипсом и братьями Гонзалец развернулась напряженная борьба, закончившаяся победой мексиканцев.

Перед 24-часовыми гонками в Ле-Мане лидирующая фирма «Феррари» переукомплектовала экипажи, доверив руль своего лучшего автомобиля Филиппу Хиллу и Оливье Гендебьену. Эти гонщики сразу же вышли вперед. Однако к исходу второго часа гонки на трассе произошла авария — англичанин Брюс Хальфорд на повороте задел задней частью своего автомобиля о земляной барьер ограждения, в результате чего машина несколько раз перевернулась, а гонщика выбросило на трассу. Соревнование пришлось прервать на 16 минут.

После 12 часов непрерывной гонки лидировали братья Родригец, после 16 часов — вновь Хилл и Гендебьен. Они и были победителями, пройдя за 24 часа дистанцию 4 476,6 км, что соответствует средней скорости 186,5 км/час.

В результате этой победы фирма Феррари, набрав 30 очков после четырех этапов розыгрыша, обеспечила себе победу, независимо от исхода 6-часовых гонок в Пескаре. Борьба на этом последнем этапе развернется, главным образом за второе место, между фирмами Порше и Мазерати, имеющими почти одинаковое количество зачетных очков.

ПЕРВЕНСТВО ЕВРОПЫ ПО РАЛЛИ

Розыгрыш первенства Европы по ралли в нынешнем году проходит под знаком известного превосходства шведских спортсменов, выступающих как на отечественных «Вольво» и «Сааб», так и на автомобилях других европейских марок.

Наиболее убедительно это выявилось в «Ралли Полуночного солнца», где шведские спортсмены, хорошо знающие местные дорожные условия, заняли первые шесть мест. Но и перед этим, в зачетных ралли «Милле-Миглия» (Италия) и «Ралли Акрополис» (Греция), шведские спортсмены первенствовали, а в «Ралли тюльпанов» заняли высокие призовые места.

«Ралли тюльпанов» явилось вторым этапом розыгрыша первенства Европы после «Ралли Монте-Карло» (см. «За рулем» № 6). Оно проводилось на дистанции 4000 км, проходящей на территории Голландии, Бельгии, Люксембурга и Франции, со стартом и финишем в Нордвике. Из стартовавших 132 экипажей до финиша дошел 101 экипаж. Победы в своих классах одержали известные раллисты Г. Вальтер и Е. Шток (ФРГ), К. Ског и Р. Ског (Швеция), Д. Рей и Г. Бургграф (Франция); женский экипаж Пат Мосс и Энн Уиздом (Англия) победил в своем классе 11 мужских экипажей; но в общем зачете по итогам ралли первенствовал английский экипаж Г. Маббс — Л. Гриффитс, оставив перечисленные выше экипажи на последующих местах.

Следующее соревнование — «Ралли Акрополис» проводилось на дистанции вдвое меньшей, но включало в себя кольцевую гонку на 400 км и горную гонку на горе Парнас. Трасса кольцевой гонки в 400 км была разбита на 14 зачетных участков, из которых лишь два имели асфальтовое покрытие, и изобиловала трудными поворотами; если к этому добавить, что в период гонки шел дождь, то нетрудно понять, почему именно на этом участке решалась судьба всего соревнования. Гонку, а с ней и общий зачет в ралли, выиграли Е. Карлссон и В. Карлссон, выступавшие на автомобиле «Сааб»; на втором месте были тоже шведские спортсмены Г. Андерсон и К. Ломандер, выступавшие на «Вольво». В этих соревнованиях неплохо показали себя также раллисты Германской демократической республики, известные советским спортсменам по двухкратному участию в «Ралли мира и дружбы» Отто и Хайф, выступавшие на «Вартбурге».

Заняв в «Ралли Акрополис» высокое второе место на автомобиле отечественного производства, шведы Г. Андерсон и К. Ломандер решили выступать в «Ралли тысячи миль» (Милле — Миглия) на итальянском спортивном автомобиле «Феррари». Расчет их был прост — этот автомобиль развивает большую скорость, а трасса ралли (да и условия его проведения) весьма мало отличаются от традиционных гонок «Милле — Миглия», которые в течение ряда лет входили в зачет первенства мира по гонкам на спортивных автомобилях («Кубок конструкторов»). Следует признать, что шведы не ошиблись в своем выборе и с большим преимуществом выиграли соревнование, однако победа эта не была полноценной. Дело в том, что за несколько минут до начала соревнований, многие участники первенства Европы отказались принять старт, будучи не согласны с некоторыми условиями зачета. Особенно это касалось малолитражных автомобилей, которые (из-за того, что в этих ралли отдавалось особое предпочтение результатам скоростных соревнований) практически не имели шансов на победу в общем зачете. В итоге из 150 заявленных к старту экипажей, в ралли участвовало лишь 80.

Наиболее трудными из девяти скоростных соревнований, входивших в программу «Ралли тысячи миль» были гонки на автодроме Монца и горные гонки на перевале Фута. Андерссон первенствовал на автодроме, но горный участок лучше всех прошел итальянец Кабианка, который вместе со своим напарником Проволо, вышел на второе место в общем зачете. Высокое пятое место в общем зачете занял (на автомобиле «Порше») один из лидеров европейского первенства Вальтер, выступавший на этот раз в паре со Штрале.

Таким образом, после четырех этапов розыгрыша первенства Европы в группе лидеров прочно обосновались шведы Г. Андерсон, Е. Карлссон и К. Ског, а также немец Г. Вальтер, в то время как другие победители отдельных соревнований не сумели закрепить свой успех в последующих. Спортивные обозреватели предсказывали Г. Андерсону победу также и в «Ралли полуночного солнца», но здесь фаворитом оказался другой претендент на звание чемпиона Европы, а именно — Карл Ског. Он оторвался от ближайшего конкурента почти на 100 очков, в то время, как разница в штрафных очках у участников, занявших последующие места, была очень маленькой. Гуннар Андерссон, например, занявший пятое место (509 очков), получил больше, чем Бергер всего на два очка и меньше, чем Йонссон на одно очко. Экс-чемпион Европы Рене Траутман (Франция) выступил в этом соревновании лучше, чем спортсмены всех других стран, он занял... седьмое место, сумев пробить «брешь» в списке по крайней мере полутора десятков шведов, занявших высокие места в общем зачете.

ГОД ИЗДАНИЯ— 1 9 6 1

Научно-техническое издательство автомобильно-дорожной литературы (Автотрансиздат) Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР выпускает книги и брошюры по вопросам эксплуатации, технического обслуживания и ремонта автомобилей. Значительную часть составляет литература, рассчитанная на шоферов, слесарей, регулировщиков, механиков и других рабочих автомобильных хозяйств.

В текущем году выйдет четвертое издание учебника шофера третьего класса (авторы Г. Е. Нагула, В. С. Калиссиий, А. И. Маизон) и второе издание учебника шофера второго класса (авторы А. А. Сабинин, И. П. Плеханов и В. А. Черняйкин). Уже изданы правила движения по улицам и дорогам Союза ССР, пособие слесарю «Техническое обслуживание и ремонт автомобилей» (инж. К. С. Шестопалов) и пособие шоферу «Газобаллонные автомобили» (канд. техн. наук Г. И. Самоль и И. И. Гольдблат). Тиражом 45 000 экземпляров выпущена брошюра «Проверка технического состояния узлов автомобиля, влияющих на безопасность движения», являющаяся хорошим пособием для механиков автохозяйств, сотрудников Госавтоинспекции и членов комиссий общественного контроля. В брошюре рассказано о влиянии технических неисправностей автомобиля на возникновение дорожно-транспортных происшествий, систематизированы наиболее часто встречающиеся неисправности, описаны контрольные приборы и аппаратура, даны рекомендации по методам контроля технического состояния автомобилей.

Скоро появится в продаже третье издание «Краткого автомобильного справочника», подготовленного группой научных сотрудников НИИАТ. В справочнике приведены технические характеристики автомобилей, автобусов и прицепов, дана краткая классификация автомобилей и параметры для их оценки, приведены сведения о карбюраторах, аккумуляторных батареях, свечах зажигания, шинах, автомобильном топливе, смазочных и других материалах.

Справочник «Нормы расхода жидкого топлива для автомобилей», составленный кандидатом технических наук А. М. Шейниным и инженером М. И. Борисовым, содержит нормы, методику их применения и таблицы подсчета расхода топлива для основных моделей отечественных автомобилей.

В серии «Обмен техническим опытом автотранспортных предприятий» вышли брошюры инженеров Н. И. Антонова и Д. А. Государева «Эксплуатация автомобилей малой грузоподъемности», инж. И. Изаксона и др. «Техническое обслуживание легковых автомобилей на потоке» (опыт 6-го таксомоторного парка Москвы) и инж. Ю. Л. Стурлиса «Механизация мойки автомобилей». О ремонте пневматических и вакуумных стеклоочистителей написал брошюру инж. Л. Д. Прокопов.

Для шоферов, ремонтно-обслуживающих рабочих и механиков представит интерес брошюра инженеров Г. С. Кутикова и И. П. Плеханова «Техническое обслуживание автомобилей», вышедшая в серии «Научно-популярная библиотека автомобилиста». В брошюре рассказано о значении, системе и режимах технического обслуживания, освещены основные вопросы организации, технологии и механизации технического обслуживания автомобилей, опыт автомобильных хозяйств по созданию новых методов обслуживания, опыт шоферов-новаторов.

В этой же серии скоро выйдет брошюра доктора технических наук Р. В. Ротенберга «Плавность хода автомобиля», популярно рассказывающая о влиянии подвески, шин и амортизаторов на плавность хода автомобиля.

На шоферов, механиков, электриков, слесарей и смазчиков рассчитаны брошюры: «Автомобильные лампы и осветительные приборы» (инж. А. С. Соколов), «Пособие смазчику автомобилей» (инж. И. Г. Чекрыгин), «Эксплуатация автомобиля ГАЗ-51» (инж. А. Н. Махотин) и памятки по технике безопасности.

В серии «Опыт новаторов автотранспорта» изданы брошюра шоферов 1-го автокомбината Мосстройтранса В. М. Ничего и В. Г. Чаплиева «МАЗ-200В ведет два прицепа» и брошюра шофера 1-го таксомоторного парка Москвы Л. И. Олеиника и инж. С. Н. Завьялова «Работа на автомобилях-такси». Подготовлена к изданию брошюра журналиста Л. Б. Овсянникова «Последователи В. Гагановой на автомобильном транспорте».

Для автотуристов планом изданий предусмотрен выпуск путеводителей по автомобильным дорогам. В 1961 г. выйдет путеводитель по дороге «Москва — Минск — Брест». (В прошлом году изданы путеводители по автомобильным дорогам «Москва—Ялта» и «Москва — Ленинград»). В путеводителях описываются автомобильные дороги и памятные места, расположенные вдоль них; приводятся сведения о туристских лагерях, топливозаправочных станциях, авторемонтных мастерских, гостиницах и столовых, находящихся на пути следования.

Кроме книг и брошюр Автотрансиздат выпускает красочные плакаты. Уже издана серия плакатов на 26 листах «Автомобиль «Москвич-407». Находится в печати серия плакатов по автомобилю «Чайка».

Выпущена также серия плакатов по предупреждению аварийности на автомобильном транспорте. Серия содержит плакаты «Не ослепляй товарища», «Так обгонять нельзя», «В аварии виноват ты» и др.

Книги, брошюры и плакаты, выпускаемые Автотрансиздатом, продаются в магазинах книготоргов и потребительской кооперации. В магазинах принимаются также предварительные заказы на печатающиеся книги.

В. КЛЕННИКОВ,
главный редактор
Автотрансиздата.

В ПОИСКАХ «АТТРАКЦИОНА» 1962 ГОДА

Под таким характерным заголовком опубликовала швейцарская газета «Аутомобиль-Ревю» корреспонденцию из Нью-Йорка, в которой рассказывается о мероприятиях ведущих автомобильных концернов США в области модернизации конструкций автомобилей, намечаемых к выпуску в 1962 году. Собственно, речь идет практически не столько о модернизации, сколько об искусственном создании «автомобильной моды» на 1962 год. В первой половине текущего года общий выпуск автомобилей в США значительно снизился и достиг лишь 84 проц. уровня соответствующего периода 1960 года. Если учесть, к тому же, что 36 проц. продукции ныне составляют более дешевые «компактные» автомобили, то снижение прибылей автомобильных концернов приобрело еще более ощутимый масштаб. Поэтому-то «лучшие умы» в автомобильных концернах США и заняты сейчас лихорадочными поисками «формулы успеха» и «наиболее действенных рекламных средств влияния на публику».

Швейцарская газета критически оценивает эти поиски, подчеркивая, что они базируются не на стремлении к развитию технического процесса в автомобилестроении, а на искусственном создании той автомобильной «моды», которая представляется концернам наиболее выгодной в данный момент. «Детройт, как и прежде, — пишет газета, — рассматривает автомобиль как продукт преходящей моды. Раньше была «модной» чрезмерно высокая мощность двигателей, затем вошли в моду огромные, якобы стабилизирующие автомобиль «плавники» вместо задних крыльев. Нынче «носят» компактность, а вот что будут «носить» в 1962 году — пока секрет. Все это было бы еще не так плохо, если бы Детройт стремился лишь предугадать будущую моду, а не создавать и развивать ее. Вместо подлинно технической модернизации машин он вводит различные стилистические нововведения, которые, может быть (а может быть, и нет!?), должны отвечать вкусам массового покупателя. Каковы же будут эти вкусы в 1962 году? Ответ, как утверждают детройтские законодатели моды, таков: «средний» автомобиль. Поэтому сейчас срочно укорачивают так называемые стандартные модели и удлиняют компактные, причем на тех и на других вводятся чисто стилистические изменения, которые можно охарактеризовать, как «изменения ради изменений».

Даст ли все это соответствующий эффект, трудно сказать, — пишет «Аутомобиль Ревю». — По опыту 1961 года создается впечатление, что американский покупатель поумнел и меньше подвержен влиянию «моды». Об этом свидетельствует хотя бы тот факт, что в первом полугодии 1961 года автомобилей модели «Корвэйр», которая почти не была изменена по сравнению с прошлым годом, было продано вдвое больше, чем в первой половине 1960 года, а сбыт полностью «перестилизованного» автомобиля «Плимут» упал за тот же период со 129 000 до 22 000 штук.

Далее газета подробно перечисляет изменения, которые намечается произвести в автомобилях основных марок выпуска 1962 года. Так, в ряде моделей «Шевроле» вводится новая подвеска колес, в которой вместо обычной листовой рессоры применена стальная пружина. На большинстве моделей концерна «Форд» вводятся заимствования от модели «Сандербэрд», которая имела наилучший сбыт; и, наконец, все модели концерна «Крайслер» (в том числе и большой «Империал») будут выпускаться без «плавников», которые явно вышли из моды.

Нетрудно увидеть, — заключает газета, — что поиски «формулы успеха» на 1962 год ограничились малыми техническими нововведениями и свелись к обычной рекламной шумихе вокруг будущей «моды», которую пытаются не столько предугадать, сколько навязать.

РАДИОУПРАВЛЯЕМЫЙ „МОСКВИЧ"

С девятого по одиннадцатое июля на корте Центрального автомотоклуба СССР проходило первенство РСФСР по автомодельному спорту.

Редакция обратилась к главному судье по радиоуправляемым моделям инженеру А. Дьякову с просьбой рассказать о наиболее интересных конструкциях моделей, представленных на этих соревнованиях.

Оригинальную конструкцию автоматики, при помощи которой осуществляется управление автомодели по радио, разработал моделист из г. Жуковского (Московская область) В. Россов.

Ниже приводятся схема и чертежи системы автоматики модели.

Блок автоматики управления ходовым электродвигателем типа МУ-30 изготовлен на базе силовых реле с механической самоблокировкой. Таких приборов на модели два, каждый в свою очередь изготовлен из двух силовых реле типа РП-2.

Эскиз реле с механической блокировкой приведен на рис. 1.

Секция «а» прибора имеет механизм самоблокировки. На изоляционной стенке 1 укреплена скоба 2, к которой припаяны трубчатые подшипники 3 из проволоки ОВС 0,5. В подшипниках вращается скоба 4. На ее противоположном конце с помощью трубчатых подшипников закреплена вертикальная тяга 6 и один конец пружины 5. Другой конец пружины укреплен на конце консольной опоры 7. Его и скобу 2 фиксирует винт. Вертикальная тяга связана с якорем реле 8 при помощи припаянного к якорю трубчатого подшипника. Пружина изготавливается из проволоки ОВС 0,5 (число витков 3+5, подбирается в процессе изготовления).

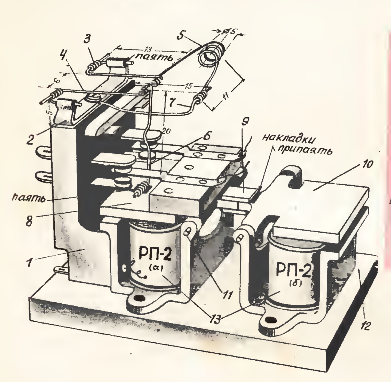
На эскизе даны приближенные размеры деталей механизма самоблокировки.

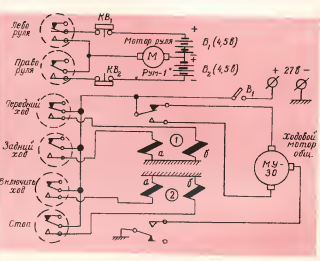
Хвостовик якоря реле освобождается от серийной пружины и пайкой с помощью двух накладок 9 соединяется с якорем реле 10 (секция «б»). Якорь реле в секции «б» освобождается от оси 11. Контактные группы и изоляционная стойка удаляются. Обе секции размещаются на плате 12.

При подаче импульса тока в ту или иную катушку 13 контактные группы реле секции «а» переключаются и жестко удерживаются пружиной 5 в том или ином положении.

На рис. 2 приведена схема автоматики радиоуправляемой автомодели, рассчитанная на обеспечение выполнения пяти основных команд, необходимых для выполнения обязательной программы на соревнованиях: лево руля, право руля, вперед, стоп, назад.

В качестве рулевого привода используется мотор «РУМ-1». Реверс мотора осуществляется путем поочередного подключения к нему батарей $Б_1$ и $Б_2$ (используются батарейки от карманного фонаря). Для страховки от поломки рулевого устройства при крайних положениях рулевого привода служат концевые выключатели $КВ_1$ и $КВ_2$ (типа КВ—6А).





Ходовой мотор типа МУ-30 включается, реверсируется и выключается при помощи контактных групп двух реле (1 и 21) описанного типа с механической самоблокировкой. Схема рассчитана на применение распространенной среди моделистов аппаратуры «РУМ-1» для радиоуправления моделями.

Для электропитания ходового двигателя применяется малогабаритная аккумуляторная батарея напряжением 27 вольт.

А. ДЬЯКОВ,
судья республиканской категории.

Корректор Н. В. Зуева. Художественно-технический редактор Л. В. Терентьева.

Адрес редакции: Москва, И-51, Рахмановский пер., 4. Тел. К 5-52-24. Время работы редакции с 9.00 до 19.00.

Сдано в набор 28.VII.61 г. Г-74773. Бум. 60 × 92⅛ 2,25 бум. л. = 4 печ. л. Тираж 390 000 экз. Цена 30 коп. Подп. к печ. 7.IX.61 г. Зак. 2284.

3-я типография Управления Военного издательства Министерства обороны Союза ССР.

ВНИМАНИЕ!

Продолжаем заочную конференцию читателей журнала „За рулем"

Для выступлений мы не предлагаем особых вопросов. Пусть каждый желающий принять участие в конференции высказывает то, что сочтет необходимым, — об общей тематической направленности журнала или его отдельных разделов, о содержании и оформлении того или иного материала, о редакционных удачах и неудачах.

Товарищи читатели!

Ваши критические замечания, пожелания, предложения будут с благодарностью приняты и учтены при подготовке очередных номеров и при составлении перспективных планов работы, в первую очередь — при составлении тематического плана журнала на 1962 год.

Ждем Ваших писем, дорогие товарищи! Они помогут сделать журнал лучше, интересней, содержательней.

КОНКУРС ЖУРНАЛА „ЗА РУЛЕМ"

Редакция журнала «За рулем» продолжает открытый конкурс на лучший фотоснимок и приглашает принять в нем участие как фотографов - профессионалов, так и любителей.

Тематическая направленность снимков — подготовка организациями ДОСААФ водительских кадров; распространение технических знаний среди населения; автомобильный, мотоциклетный, водно-моторный спорт, туризм, моделизм.

Для победителей устанавливаются премии:

ПЕРВАЯ — 100 руб.;
ДВЕ ВТОРЫЕ — по 50 руб.;
ТРИ ТРЕТЬИ — по 25 руб.

На конкурс принимаются фотографии размером 13×18 см и больше, каждая в двух экземплярах.

Лучшие снимки будут публиковаться по мере поступления.

Срок представления материалов — до 1 января 1962 года.

Адрес редакции: Москва, И-51, Рахмановский пер., дом 4 (на фотоконкурс).

Редакция.

ПОДПИСЫВАЙТЕСЬ НА НАШ ЖУРНАЛ!

В 1962 ГОДУ НА СТРАНИЦАХ ЖУРНАЛА „ЗА РУЛЕМ" БУДУТ ПУБЛИКОВАТЬСЯ МАТЕРИАЛЫ:

о жизни и опыте работы автомотоклубов и первичных организаций ДОСААФ;

о воспитании и подготовке водителей, изучении автомототехники;

о новых советских автомобилях, мотоциклах, мотороллерах, спортивных судах и моделях;

об автомобильных, мотоциклетных, водно-моторных соревнованиях и проблемах развития технических видов спорта.

Полезные советы автолюбителям; описания различных усовершенствований в автомобилях и мотоциклах; репортажи о гонках, кроссах, ралли и других соревнованиях; рассказы, очерки и корреспонденции из жизни автолюбителей, спортсменов, активистов ДОСААФ; статьи в помощь автомоделисту; путевые заметки участников кругосветного путешествия на автомобилях; информацию о новинках зарубежной техники; сообщения о международных соревнованиях — все это Вы найдете в журале «За рулем» в 1962 году.

ОТКРЫТА ПОДПИСКА

на газету „Советский патриот" на 1962 год

Газета «Советский патриот» широко освещает вопросы оборонно-массовой работы, подготовки кадров технических специальностей в организациях Общества, развитие среди молодежи самолетного, парашютного, планерного, вертолетного, радиолюбительского, автомобильного, мотоциклетного, стрелкового и водных видов спорта, а также авиационного, автомобильного и морского моделизма.

На страницах газеты публикуются материалы по обмену опытом работы первичных организаций и комитетов ДОСААФ, клубов, кружков и спортивных команд Общества, а также очерки, рассказы, повести, фельетоны, стихи.

Подписку на газету принимают пункты подписки «Союзпечать», почтамты, конторы связи, отделения связи, общественные уполномоченные на заводах, фабриках, на шахтах, в колхозах, совхозах и РТС, в учебных заведениях и учреждениях.

Издательство газеты „СОВЕТСКИЙ ПАТРИОТ"



Сентябрь 1961

За рулём

На первой странице обложки: [illegible]-космонавт Герман Степанович Тит[illegible]
Фото Е. Т[illegible]

На четвертой странице обложки: финал Спартакиады и первенства СССР по мотокроссу. Заезд на мотоциклах класса до 350 см³.
Фото [illegible] Ш[illegible]